

万博記念公園駅前周辺地区活性化事業に係る環境影響評価 第三回交通部会 資料

2025年11月17日

三菱商事都市開発 株式会社
Anschutz Entertainment Group, Inc.
関電不動産開発 株式会社

【ご説明内容(予定)】

1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

- 1) 上位30位のイベントリスト・相関図異常値の整理
- 2) 各種交通機関の季節分布、曜日分布、時間分布
- 3) モノレール乗車率の実績値
- 4) 各社ヒアリング結果
- 5) 追加の感度分析
- 6) D-2案歩道幅員の検証
- 7) 追加質疑に対する回答

2. 更なる交通対策案 D案 動的シミュレーション

3. 各案総括表

4. 歩行者・自転車動線計画

- 1) モノレール駅～敷地周辺への徒歩誘導
- 2) 退場時の滞留面積・デッキ面積の検証
- 3) 誘導マネジメント
- 4) 自転車動線とバリアフリー動線

5. 交通需要マネジメントの具体策について

- 1) 万博公園交通協議会の体制(案)
- 2) 自動車抑制策(事前予約、ダイナミックプライシング)

1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

1) 上位30位のイベントリスト・相関図異常値の整理

■モノレール乗降客数 トップ30日のイベント

※網掛け…1.0万人/日以上, 赤字…2.5万人/日以上イベント・試合

順位	日付	自然文化園	集客数	吹田スタジアム	集客数	エキスポシティ
1	5/3(水・祝)	ロハスフェスタ(9:30-16:30)/ポピーフェア(9:30-17:00)	32,783人	vs.レッツ大阪戦(14:00-16:00)	34,517人	GW
2	10/16(日)	ガレッジセール(9:30-16:30)/秋のローズフェスタ(9:30-17:00)/コスモ・コキアフェスタ(9:30-17:00)	22,759人	藤井風ライブ(17:00-19:30)	35,000人	
3	10/15(土)	コスモ・コキアフェスタ(9:30-17:00)/秋のローズフェスタ(9:30-17:00)	17,776人	藤井風ライブ(17:00-19:30)	35,000人	
4	11/26(土)	万博花火アロハナイト(18:30-19:30)/紅葉まつり(9:30-17:00)	34,671人			
5	5/5(金・祝)	ロハスフェスタ(9:30-16:30)/ポピーフェア(9:30-17:00)/よしもと放課後クラブ(11:00-20:45)	42,970人			GW
6	4/2(日)	桜まつり(9:30-18:00)/全国大陶器市(10:00-17:00)/フェリアフェスタ(9:30-17:00)/びびーフェスタ(9:30-17:00)	47,639人			
7	5/20(土)	カルロス 野外ライブ(13:30-16:00)/春のローズフェスタ(9:30-18:00)/OUTDOOR PARK 2023(9:30-17:00)	26,461人	vs.横浜F・マリノス戦(19:00-21:00)	19,823人	
8	12/3(土)	紅葉まつり(9:30-17:00)/関西蚕糸市(9:30-16:30)/イルミネイト万博(17:00-21:00)/ラーメンEXPO(11:00-21:00)	33,769人			
9	4/1(土)	桜まつり(9:30-18:00)/全国大陶器市(10:00-17:00)/フェリアフェスタ(9:30-17:00)/びびーフェスタ(9:30-17:00)	45,945人			春休み
10	4/9(日)	桜まつり(9:30-18:00)/全国大陶器市(10:00-17:00)/フェリアフェスタ(9:30-17:00)/びびーフェスタ(9:30-17:00)/ガレッジセール(9:30-16:30)	24,407人	vs.川崎フロンターレ戦(15:00-17:00)	20,734人	春休み
11	5/4(木・祝)	ロハスフェスタ(9:30-16:30)/ポピーフェア(9:30-17:00)	32,201人			GW
12	10/29(土)	EXPO PARK ART & MUSIC WEEKEND(9:30-17:00)/コスモ・コキアフェスタ(9:30-17:00)/秋のローズフェスタ(9:30-17:00)	12,155人	vs.ジュビロ磐田戦(15:00-17:00)	27,988人	
13	9/24(日)	Yupiteru presents EXPO 車両天国2023(10:00-17:00)/器と暮らし市(10:00-16:00)	12,254人	vs.浦和レッズ戦(17:00-19:00)	30,135人	シルバーウィーク
14	8/5(土)	万博夏まつり(17:00-22:00)/ひまわりフェスタ(9:30-17:00)/Pokémon GO Fest 2023(9:00-19:00)	27,182人			夏休み
15	3/26(日)	桜まつり(9:30-18:00)/全国大陶器市(10:00-17:00)	4,846人	vs.アビスパ福岡戦(15:00-17:00)	26,110人	春休み
16	8/19(土)	万博夏まつり(17:00-22:00)/ひまわりフェスタ(9:30-17:00)	11,523人	vs.湘南ベルマーレ戦(19:00-21:00)	32,567人	夏休み
17	8/4(金)	万博夏まつり(17:00-22:00)/ひまわりフェスタ(9:30-17:00)/Pokémon GO Fest 2023(9:00-19:00)	25,521人			夏休み
18	8/6(金)	万博夏まつり(17:00-22:00)/ひまわりフェスタ(9:30-17:00)/Pokémon GO Fest 2023(9:00-19:00)	28,904人			夏休み
19	11/19(土)	紅葉まつり(9:30-17:00)/チーズ EXPO & おいも EXPO(9:30-17:00)/よみうりホール博(10:00-16:00)	19,002人	vs.フロンティア戦(14:00-16:00)	16,014人	
20	3/12(日)	ガレッジセール(9:30-16:30)/桜まつり(9:30-18:00)/梅まつり(9:30-17:00)	19,208人	vs.サガン鳥栖戦(16:00-18:00)	18,550人	
21	5/27(土)	FM802 MEET THE WORLD BEAT(12:00-19:00)/春のローズフェスタ(9:30-17:00)/スリムスター カブ(9:30-16:30)	25,715人			
22	6/20(火)	あじさい祭(9:30-17:00)	2,949人	vs.サガン鳥栖戦(18:55-20:55)	35,001人	
23	9/17(日)	あてパン〜世界のパンとお酒の祭典(10:00-17:00)/ガレッジセール(9:30-16:30)	12,665人	vs.7thビレックス新潟戦(19:00-21:00)	19,422人	シルバーウィーク
24	2/25(土)	梅まつり(9:30-17:00)	9,716人	vs.サガン鳥栖戦(15:00-17:00)	25,865人	
25	4/23(日)	びびーフェスタ(9:30-17:00)/カレー EXPO & おいも EXPO(9:30-17:00)	20,292人	vs.横浜FC戦(16:00-18:00)	14,577人	
26	6/24(土)	あじさい祭(9:30-17:00)	6,832人	vs.鹿島アントラーズ戦(19:00-21:00)	22,483人	
27	11/3(木・祝)	秋のローズフェスタ(9:30-17:00)/ロハスフェスタ(9:30-16:30)/紅葉まつり(9:30-17:00)	31,735人			祝日
28	3/18(土)	桜まつり(9:30-18:00)/魚ジャパンフェスタ(9:30-17:00)	8,424人	vs.北海道コンサドーレ札幌戦(15:00-17:00)	18,550人	春休み
29	11/6(日)	FM802 FUNKY MARKET(9:30-17:00)/ロハスフェスタ(9:30-16:30)/秋のローズフェスタ(9:30-17:00)/紅葉まつり(9:30-17:00)	32,815人			
30	4/16(日)	びびーフェスタ(9:30-17:00)/フェリアフェスタ(9:30-17:00)/ガレッジセール(9:30-16:30)/カレー EXPO & おいも EXPO(9:30-17:00)	24,738人			

■外周道路の断面交通量 トップ30日のイベント

※網掛け…1.0万人/日以上, 赤字…2.5万人/日以上イベント・試合

順位	日付	自然文化園	集客数	吹田スタジアム	集客数	エキスポシティ
1	9/24(日)	Yupiteru presents EXPO 車両天国2023(10:00-17:00)/器と暮らし市(10:00-16:00)	12,254人	vs.浦和レッズ戦(17:00-19:00)	30,135人	シルバーウィーク
2	10/16(日)	ガレッジセール(9:30-16:30)/コスモ・コキアフェスタ(9:30-17:00)/秋のローズフェスタ(9:30-17:00)	22,759人	藤井風ライブ(17:00-19:30)	35,000人	
3	6/11(日)	あじさい祭(9:30-17:00)/MOTOR CAMP EXPO(10:00-17:00)/第1回 EXPO 70万博記念公園70周年大会(9:30-16:30)	5,917人	vs.FC東京(18:00-20:00)	19,631人	
4	8/19(土)	万博夏まつり(17:00-22:00)/ひまわりフェスタ(9:30-17:00)	11,523人	vs.湘南ベルマーレ戦(19:00-21:00)	32,567人	夏休み
5	10/15(土)	コスモ・コキアフェスタ(9:30-17:00)/秋のローズフェスタ(9:30-17:00)	17,776人	藤井風ライブ(17:00-19:30)	35,000人	
6	9/17(日)	あてパン〜世界のパンとお酒の祭典(10:00-17:00)/ガレッジセール(9:30-16:30)	12,665人	vs.7thビレックス新潟戦(19:00-21:00)	19,422人	シルバーウィーク
7	10/29(土)	EXPO PARK ART & MUSIC WEEKEND(9:30-17:00)/コスモ・コキアフェスタ(9:30-17:00)/秋のローズフェスタ(9:30-17:00)	12,155人	vs.ジュビロ磐田戦(15:00-17:00)	27,988人	
8	2/25(土)	梅まつり(9:30-17:00)	9,716人	vs.サガン鳥栖戦(15:00-17:00)	25,865人	
9	3/18(土)	桜まつり(9:30-18:00)/魚ジャパンフェスタ(9:30-17:00)	8,424人	vs.北海道コンサドーレ札幌戦(15:00-17:00)	18,550人	春休み
10	3/7(火)	梅まつり(9:30-17:00)	5,220人			
11	7/16(日)	ひまわりフェスタ(9:30-17:00)	5,237人	vs.柏レイゾル戦(18:00-21:00)	18,679人	
12	5/14(日)	ロハスフェスタ(9:30-16:30)/春のローズフェスタ(9:30-18:00)	6,271人			
13	5/3(水・祝)	ロハスフェスタ(9:30-16:30)/ポピーフェア(9:30-17:00)	32,783人	vs.レッツ大阪戦(14:00-16:00)	34,517人	GW
14	7/8(土)	早期観戦会(7:00-17:00)	3,806人	vs.京都サンガ F.C.戦(19:00-21:00)	23,048人	
15	11/19(土)	紅葉まつり(9:30-17:00)/チーズ EXPO & おいも EXPO(9:30-17:00)/よみうりホール博(10:00-16:00)	19,002人	vs.フロンティア戦(14:00-16:00)	16,014人	
16	10/1(土)	コスモ・コキアフェスタ(9:30-17:00)	7,569人	vs.柏レイゾル戦(16:00-18:00)	17,689人	
17	6/24(土)	あじさい祭(9:30-17:00)	6,832人	vs.鹿島アントラーズ戦(19:00-21:00)	22,483人	
18	4/23(日)	びびーフェスタ(9:30-17:00)/カレー EXPO & おいも EXPO(9:30-17:00)	20,292人	vs.横浜FC戦(16:00-18:00)	14,577人	
19	3/26(日)	桜まつり(9:30-18:00)/全国大陶器市(10:00-17:00)	4,846人	vs.アビスパ福岡戦(15:00-17:00)	26,110人	春休み
20	3/25(土)	桜まつり(9:30-18:00)/全国大陶器市(10:00-17:00)	16,950人			春休み
21	1/21(土)	関西地区ランナー記録会(10:30-)	3,582人			
22	4/9(日)	桜まつり(9:30-18:00)/全国大陶器市(10:00-17:00)/フェリアフェスタ(9:30-17:00)/びびーフェスタ(9:30-17:00)/ガレッジセール(9:30-16:30)	24,407人	vs.川崎フロンターレ戦(15:00-17:00)	20,734人	春休み
23	5/20(土)	カルロス 野外ライブ(13:30-16:00)/春のローズフェスタ(9:30-18:00)/OUTDOOR PARK 2023(9:30-17:00)	26,461人	vs.横浜F・マリノス戦(19:00-21:00)	19,823人	
24	3/11(土)	梅まつり(9:30-17:00)	12,587人			
25	12/11(日)	ラーメンEXPO(11:00-21:00)/イルミネイト万博(日没-21:00)	14,193人			
26	3/12(日)	ガレッジセール(9:30-16:30)/桜まつり(9:30-18:00)/梅まつり(9:30-17:00)	19,208人	vs.サガン鳥栖戦(16:00-18:00)	18,550人	
27	11/12(土)	ロハスフェスタ(9:30-16:30)/紅葉まつり(9:30-17:00)	24,059人			
28	12/4(日)	ドラゴンクエストミュージック<WEST>(9:30-17:00)/ロハスフェスタ(9:30-16:30)/ラーメンEXPO(11:00-21:00)/イルミネイト万博(日没-21:00)/紅葉まつり(9:30-17:00)	21,717人			
29	10/8(土)	コスモ・コキアフェスタ(9:30-17:00)	12,089人			
30	11/6(日)	FM802 FUNKY MARKET(9:30-17:00)/ロハスフェスタ(9:30-16:30)/秋のローズフェスタ(9:30-17:00)/紅葉まつり(9:30-17:00)	32,815人			

各イベントの入退場時間が重複している日

※参考 エキスポシティのアクセス評価書における設定値：入場者数土曜57,000人、日曜63,000人 / 駐車台数4,100台

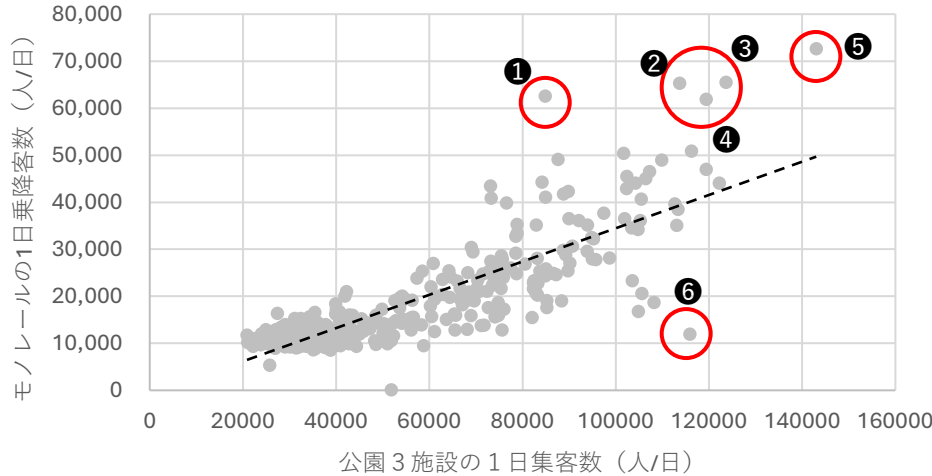
1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

1) 上位30位のイベントリスト・相関図上の異常値の整理

①モノレールの日乗降客数 × 公園3施設集客数の相関

相関図上で異常値になっている日には、通常よりも開園時間を延長して自然文化園でイベントを開催・スタジアム音楽ライブを開催。

公園3施設集客数とモノレール乗降客数の相関



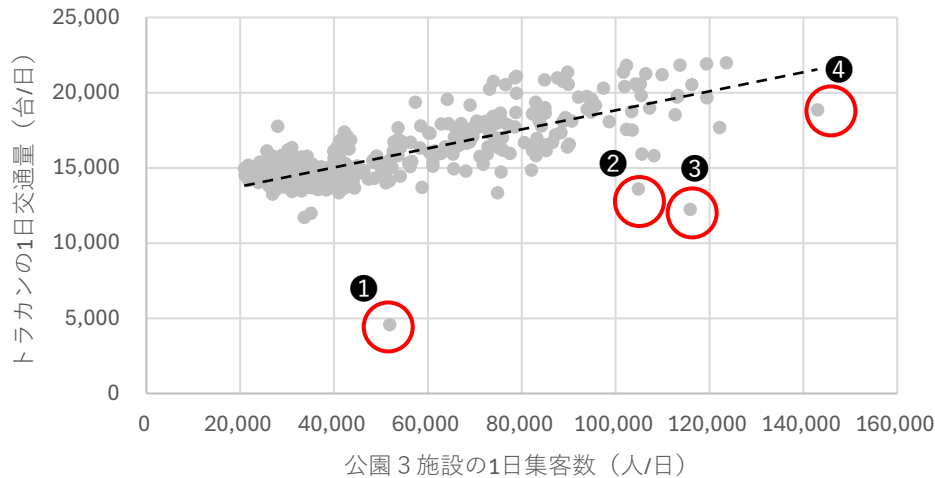
No.	日付	自然文化園	吹田スタジアム	エキスポシティ
①	11/26(土)	万博花火プロジェクト(18:30~19:30)/紅葉まつり(9:30~17:00)	-	通常営業
②	10/15(土)	コスモス・コキアフェスタ(9:30~17:00)/秋のローズフェスタ(9:30~17:00)	藤井風ライブ(17:00~19:30)	通常営業
③	10/16(日)	ガレッジセール(9:30~16:30)/コスモス・コキアフェスタ(9:30~17:00)/秋のローズフェスタ(9:30~17:00)	藤井風ライブ(17:00~19:30)	通常営業
④	5/5(金)	ロハスフェスタ(9:30~16:30)/ポピーフェア(9:30~17:00)/よしもと放課後クラブ(11:00~20:45)	-	GW
⑤	5/3(水)	ロハスフェスタ(9:30~16:30)/ポピーフェア(9:30~17:00)	vs.セレッソ大阪戦(14:00~16:00)	GW
⑥	12/31(土)	休園	休館	10:00~19:00 (イズミヤは~19:30)

1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

1) 上位30位のイベントリスト・相関図異常値の整理

②トラカン(南西部分※)の**日交通量** × **公園3施設集客数の相関** ※ 交通6 記念協会前～交通7 中央駐車場出入口 の間の区間
 相関図上で異常値になっている日には、お盆期間中や年末年始(①②③)により車移動が少ないと推測される。
 また、渋滞により車の流れが滞り、トラカン交通量の数値が低くなっている(④)と推測される。

公園3施設集客数とトラカン交通量の相関



No.	日付	自然文化園	吹田スタジアム	エキスポシティ
①	8/15(火)	万博夏まつり(17:00~22:00) / ひまわりフェスタ(9:30~17:00)	-	通常営業
②	1/1(日)	休園	-	9:30~20:00
③	12/31(土)	休園	-	10:00~19:00 (イズミヤは~19:30)
④	5/3(水・祝)	ロハスフェスタ(9:30~16:30)/ポピーフェア(9:30~17:00)	vs.セレッソ大阪戦(14:00~16:00)	GW

1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

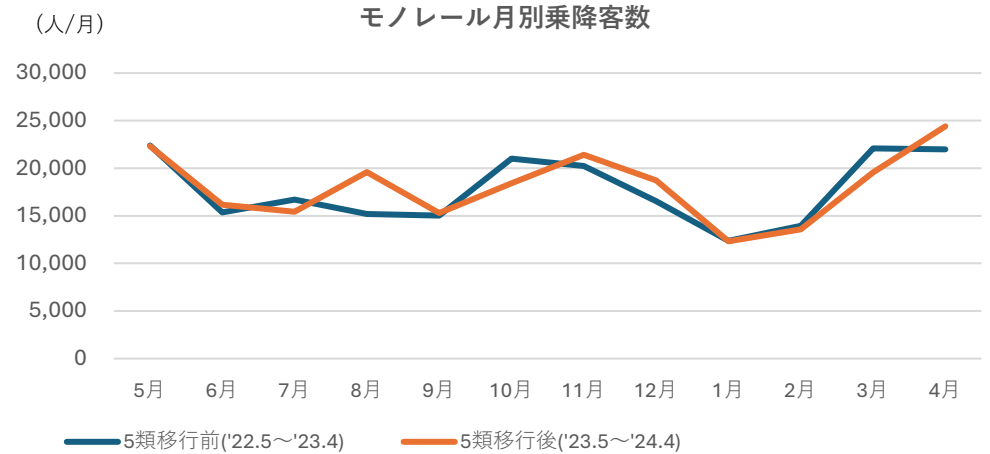
2) 各種交通機関の季節分布、曜日分布、時間分布

2022年5月～2023年4月と、2023年5月～2024年4月の2年間の季節分布を検証した。

①モノレール乗降客数の季節分布

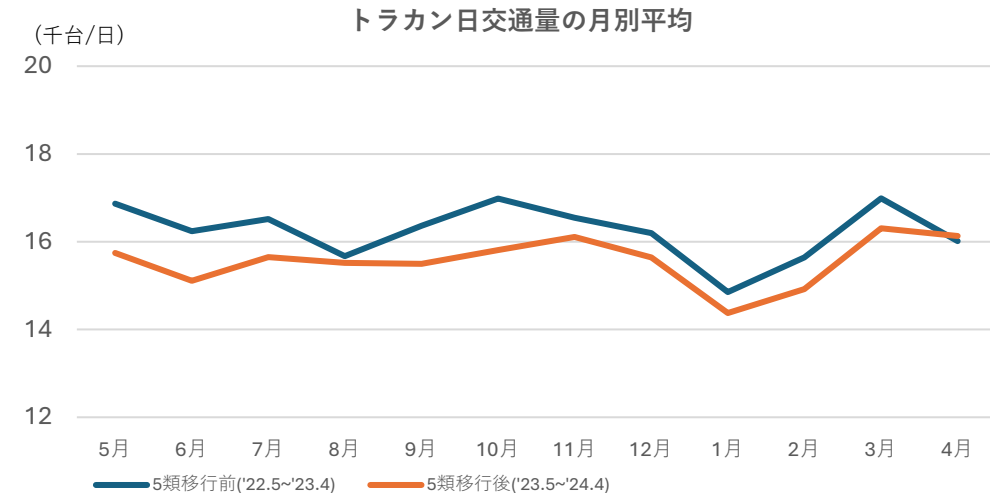
春・秋に多く、冬に減少する傾向。
自然文化園で開催される人気イベントの有無と、
Jリーグオフシーズン(12月中旬～2月中旬※)の影響。

※2026～27シーズン以降、秋春制(8月開幕・翌年5月終了)へ移行するため、
この傾向は変わる可能性がある。



②トラカン日交通量の季節分布

モノレール同様、春・秋に多く、冬に減少傾向。



1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

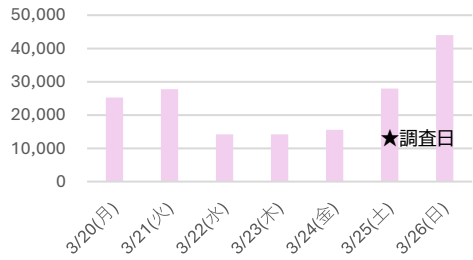
2) 各種交通機関の季節分布、曜日分布、時間分布

(春) さくら祭り期間中の3/20～3/26、(夏) 平日に試合が開催された6/19～6/25、(秋) 調査日が含まれる9/4～9/10、(冬) トラカン上位の日が含まれる12/5～12/11で、曜日ごと・季節ごとの交通量を検証した。

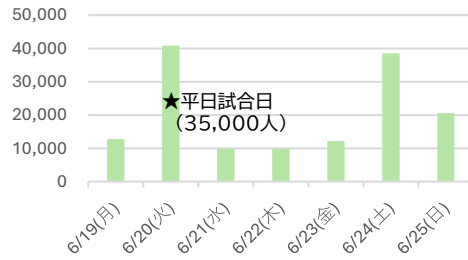
③ モノレール乗降客数の曜日分布

土日の乗降客数は平日の2倍近くになり、平日に試合が開催された時は、休日と同レベルの乗降客数となる。季節ごとに比較すると、春は曜日に関わらず全体的に乗降客数が多い。

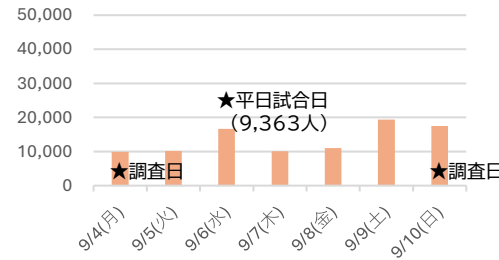
モノレール曜日分布 (春)



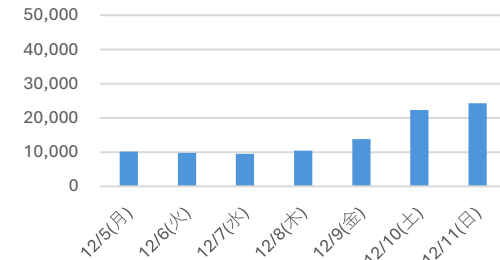
モノレール曜日分布 (夏)



モノレール曜日分布 (秋)



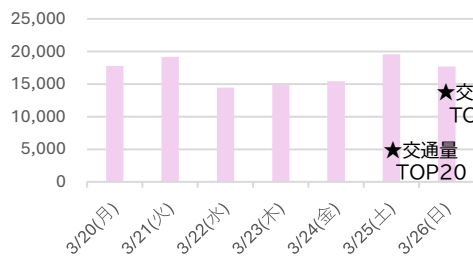
モノレール曜日分布 (冬)



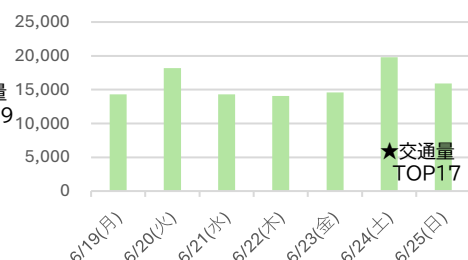
④ トラカン日交通量の曜日分布

トラカン交通量は、施設を利用しない一般交通も計測されるため、モノレール乗降客数ほど休日と平日で差が生じない。季節ごとに比較しても、特段違いは見られない。

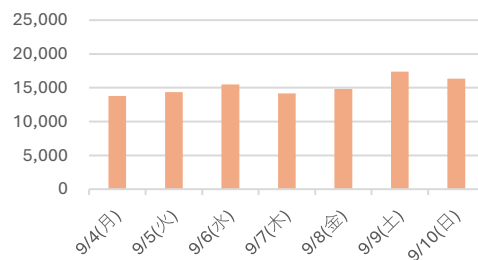
トラカン曜日分布 (春)



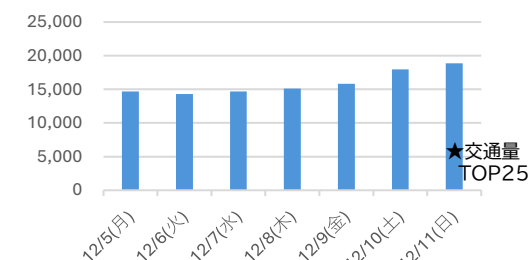
トラカン曜日分布 (夏)



トラカン曜日分布 (秋)



トラカン曜日分布 (冬)



1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

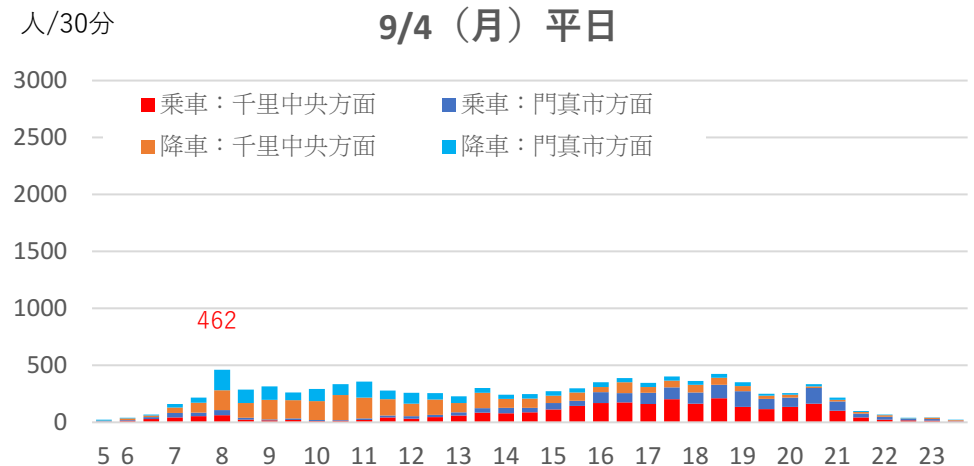
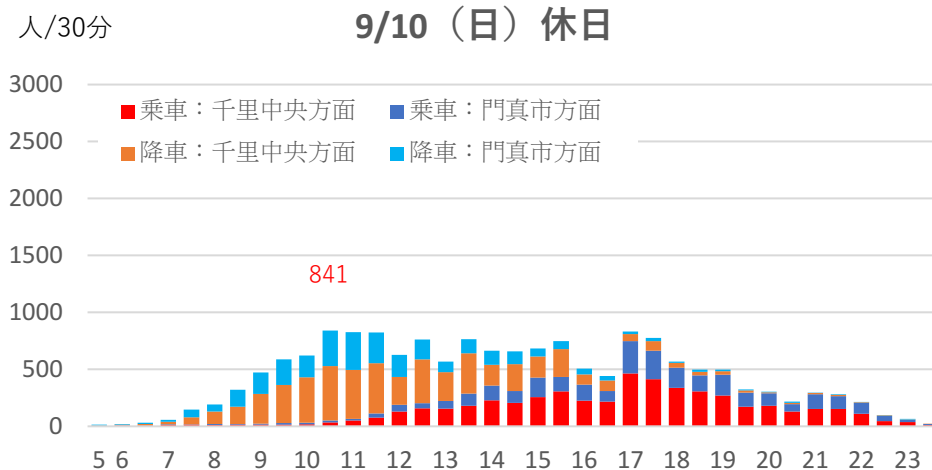
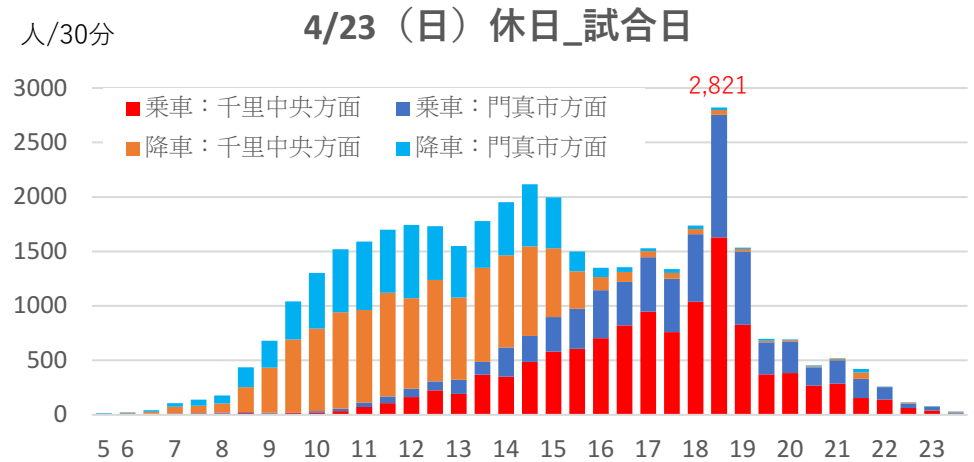
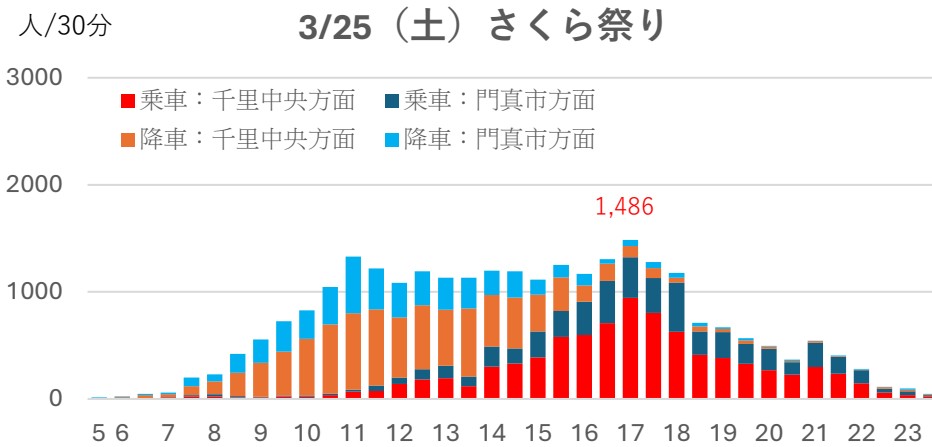
2) 各種交通機関の季節分布、曜日分布、時間分布

調査日4日間における、モノレール乗降客数・トラカン交通量(南西部分※)の時間分布を検証した。

※ 交通6 記念協会前～交通7 中央駐車場出入口 間の区間

⑤モノレール乗降客数の時間分布

さくら祭りの日は閉園時間の17時台がピークで、試合日は試合終了時間の18時台がピークになる。
休日はエキスポシティの開園時間の10時台がピークで、平日は出勤時間の8時台がピークになる。



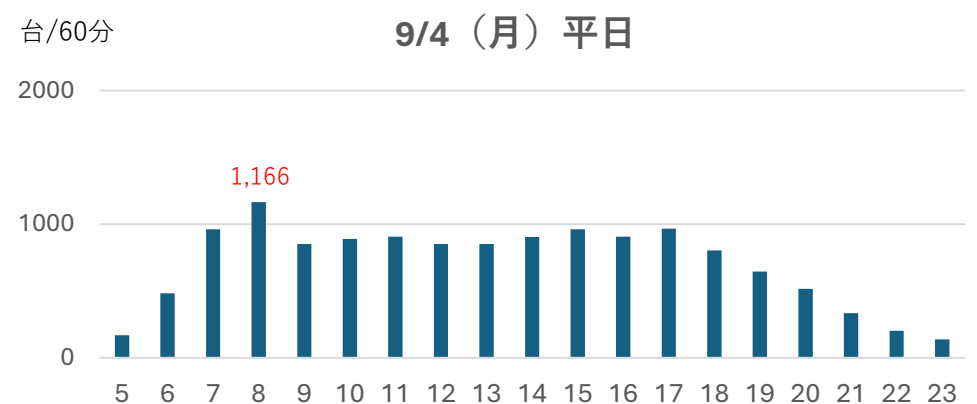
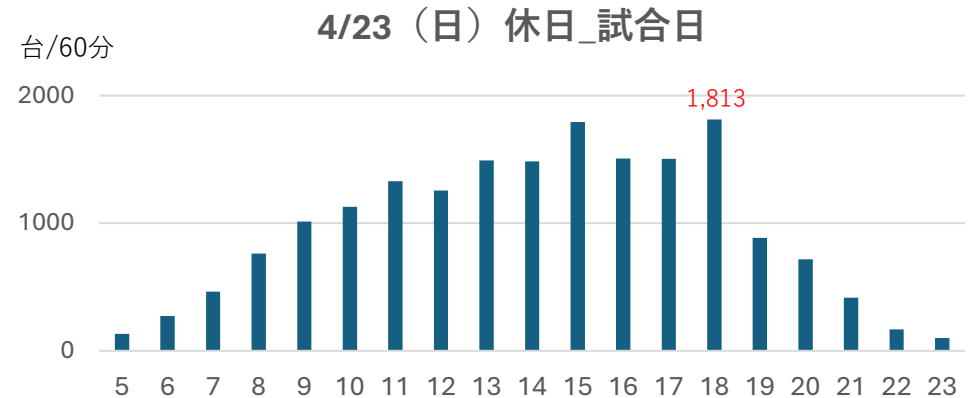
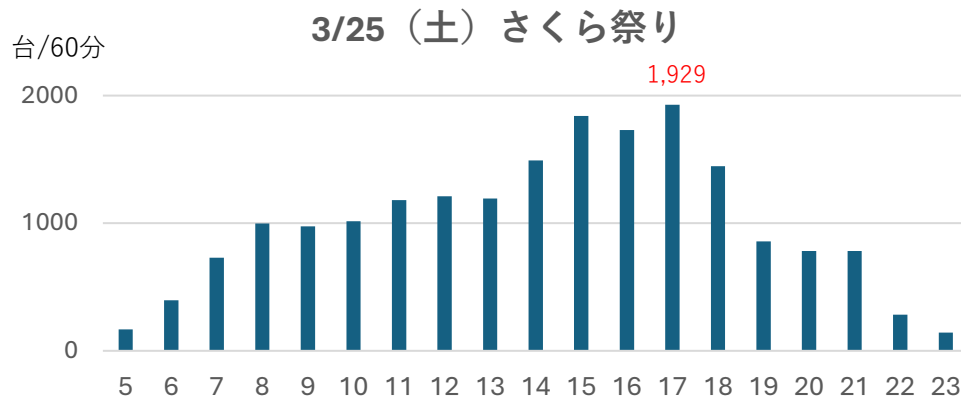
1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

2) 各種交通機関の季節分布、曜日分布、時間分布

⑥トラカン交通量(南西部分※)の時間分布 ※ 交通6 記念協会前～交通7 中央駐車場出入口 間の区間

さくら祭り・休日試合日・平日は、モノレールと同様の傾向がみられた。

休日に関しては、調査地点がエキスポシティ入場の影響を受けにくい場所であり、エキスポシティからの退場や自然文化園の閉園時間が重なる17時台がピークとなる。



1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

2) 各種交通機関の季節分布、曜日分布、時間分布、年度推移

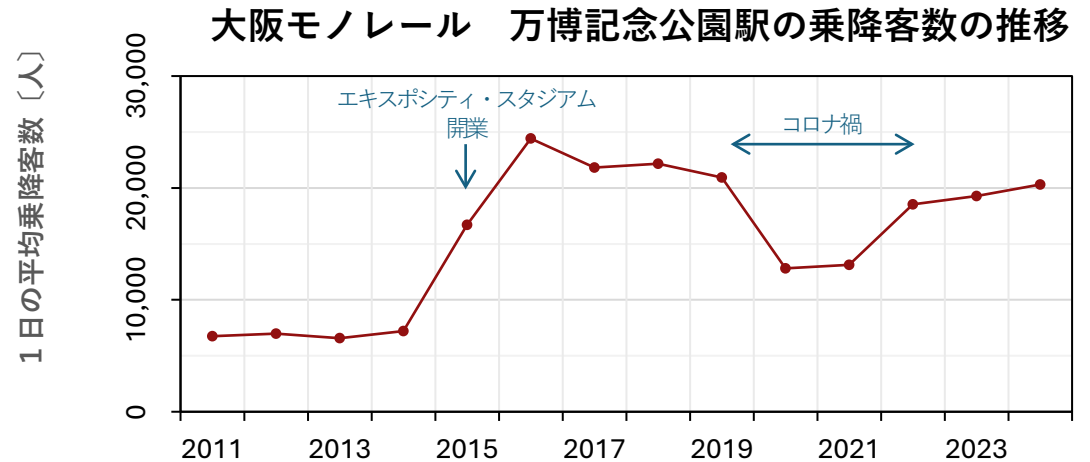
2010年～2023年の、モノレール乗降客数と交通センサスの日交通量の年度推移を検証した。

モノレールの乗降客数は、「国土数値情報」(国土交通省)をもとに作成。

交通センサスの日交通量は、「全国道路・ガイド交通情勢調査」(国土交通省)で公開されている5年ごとの平日交通量をもとに作成。

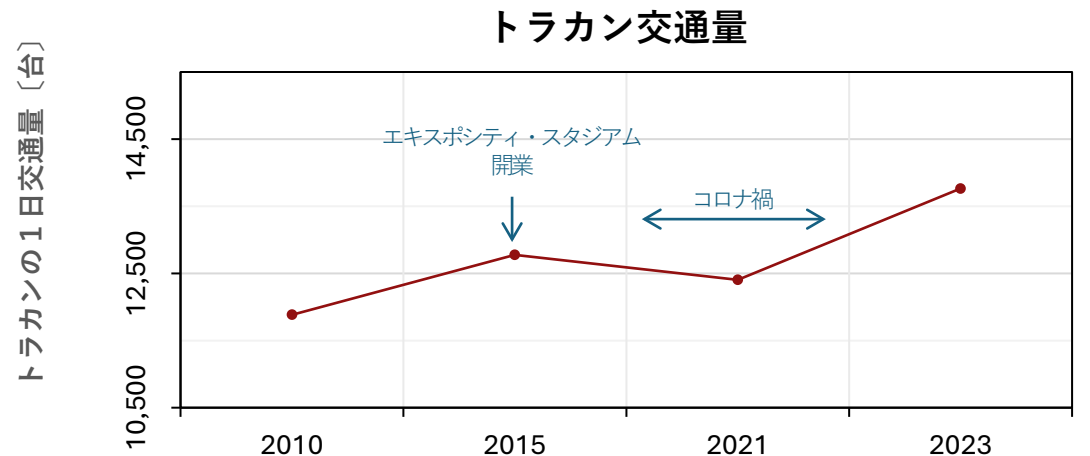
⑦モノレール乗降客数の年度推移

エキスポシティが開業した2015年以降に乗降客数が急激に増え、コロナ期間中の2019年～2021年に一時的に減少。現在はコロナ前と同水準に戻っている。



⑧交通センサス日交通量の年度推移

モノレールと同様、エキスポシティの開業以降に増え、コロナ禍で減少し、現在は増えている。

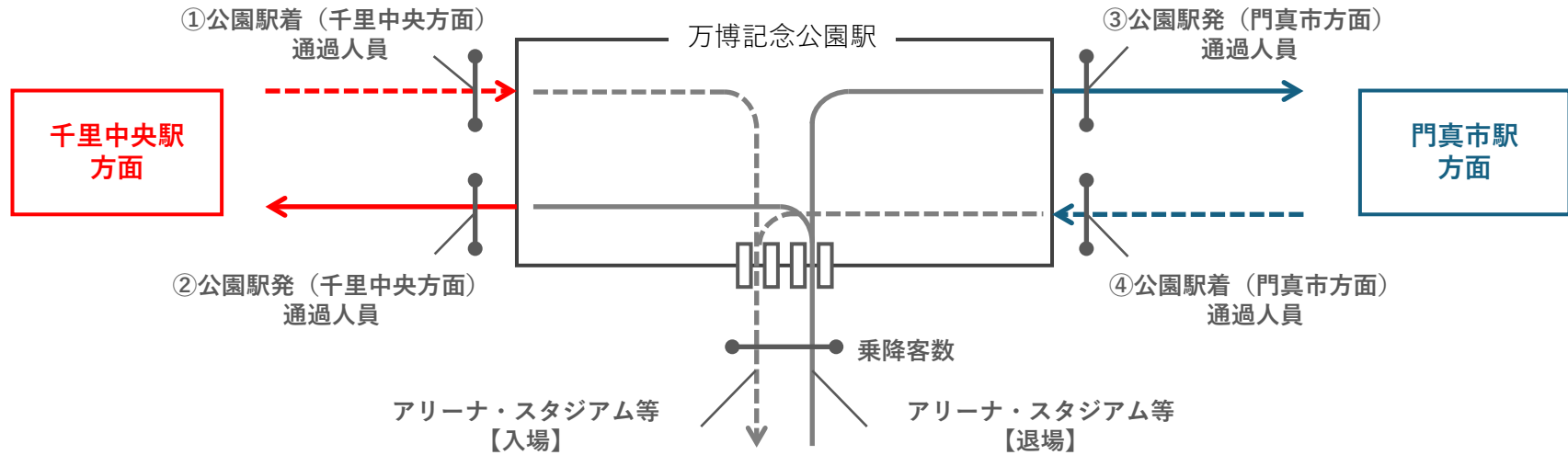


1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

3)モノレール乗車率の実績値

①万博記念公園駅の乗車人員の考え方

万博記念公園駅の乗降客数ではなく、千里中央・門真市各方面への通過人員の差異値から、現状ダイヤにおけるモノレール車両の乗車人員を算出し、輸送余力を把握する。



②乗車率の実績値

通過人員の実績値として現況調査を行った休日試合日(4月23日(日))では、30分間ピークで146%、2時間平均ピークで125%となっている。

混雑度の目安

100%	150%	180%	200%
定員乗車(座席につくか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる)。	広げて楽に新聞を読める。	折りたたむなど無理をすれば新聞を読める。	体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。

③増便についての可能性

千里中央方面で最大4分間隔(15便/時)、門真市方面で最大6分間隔(10便/時)までの増便可能性について大阪モノレールと協議中であり、スロープ前・改札前・改札内の各方面ホームへの階段前等で安全性が確保できるように、旅客通行量をオペレーションしていることを確認済み。

1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

4) 各社ヒアリング結果①

ヒアリング先	大型イベント時の運営、開発後の対応等
モノレール	<p>イベント時の運営</p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模イベント時は臨時便運行、駅係員増員の対応を実施している。 梅田方面に向かう乗客が多いため、千里中央方面に集中することがないよう、門真市方面にも誘導し、南茨木駅で阪急電車に乗り換えるよう案内を行って分散を図っている。 公園東口駅への誘導はしていない。彩都線は臨時列車を運行していない上、応援要員を同駅へ配置する余裕もなく受け入れ体制が十分でない。現状もスタジアムからの帰宅客が同駅へ流れることがあるが、現時点程度の受け入れが精一杯。 <p>開発後の対応</p> <ul style="list-style-type: none"> イベントの終了時刻が遅くなると、乗車待ち時間の関係で、梅田方面へ向かう他路線の終電に間に合わない可能性がある。 イベント時は半年以上前から規模感を共有してほしい。
阪急電鉄	<p>イベント時の運営</p> <ul style="list-style-type: none"> 現状ではイベント時の混雑によって問題が発生したことはない。乗車率は、ピーク時は125～150%までは十分乗車させることができる。最も混雑している時間帯や区間では180%程度になることもある。 千里線のイベントによる増便の事例は、淀川花火大会など、臨時列車の運行や臨時改札の設置、駅務員増員などを実施。 <p>開発後の対応</p> <ul style="list-style-type: none"> アリーナイベント時は退場9%1600人程度、入場500人程度であれば、増便をしなくても余力は十分ある。
BMP	<p>イベント時の運営</p> <ul style="list-style-type: none"> 車両停車・違法駐車防止のため、現時点では人員配置・広報などの地道な対応を行っている。今は中央駐車場が稼働しているため大きな問題なく対応できているが、アリーナ開業後は停車車両の場所が変わることが想定される。 <p>開発後の対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 精算システムの変更など、既存施設のインフラ整備も必要かと思う。 人流誘導について、警備体制は当日の状況を見て決めていく必要がある。複数イベントを実施する時の警備・動線設計を考える必要があり、協議会を活用した連携が重要である。
ガンバ	<p>イベント時の運営</p> <ul style="list-style-type: none"> 外周道路の混雑状況に応じて駐車場開放時間より早く敷地内に車両を入れる取り組みをしている。 大規模イベント開催時にはモノレール万博記念公園駅側の混雑整理にも人員を割いている。 公式HPにて送迎車両抑制の注意喚起を実施しているほか、ポストコーン設置を実施している。 <p>開発後の対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業者や周辺事業者とは、協議会を活用して連携して交通対策を実施していきたい。
エキスポシティ	<p>イベント時の運営</p> <ul style="list-style-type: none"> ガンバの試合時など現状では特に実施している対策はないが、トラブルもない。 <p>開発後の対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業者や周辺事業者とは、協議会を活用して連携して交通対策を実施していきたい。
キョードー関西 (サマソニ運営)	<p>イベント時の運営</p> <ul style="list-style-type: none"> 数か月前より「専用駐車場を設けていない」旨を公式サイト・SNS等で周知しており、車での来場規制には一定の効果あり。 サマソニの来場者数は2日間で約8万人。エキスポシティ駐車場を利用する来場者も一部見られるが、現時点で特段のトラブルは発生していない。 車両停車・違法駐車防止のため、警備員配置やカラーコーン設置等を実施している。 園内外の動線設計は、周辺で実績を有する雑踏警備業者へ委託し、一体的に対応している。 千里中央～会場間でシャトルバスを運行している。また、主催者と大阪モノレールにて調整の上、増便対応を実施。
吹田警察	<p>開発後の対応</p> <ul style="list-style-type: none"> サッカー試合日における外周道路の送迎車両・大型車両の荷待ちの駐停車が多い。 駐停車を抑制するために、ゼブラ部へのポール設置が効果的と考える。

1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

4) 各社ヒアリング結果②(バス事業者)

ヒアリング先	増便可否等
近鉄バス	<ul style="list-style-type: none">当該地での路線は廃止しており、路線新設の予定もない。現在実施しているガンバ試合時のシャトルバス運行は継続できるが、それ以上の頻度となると人員確保が困難である点、アリーナ事業は外周道路を走行するルートになり時間がかかる点から、シャトルバスの運行は困難。開業が数年先になるため、継続協議は可能。
阪急バス	<ul style="list-style-type: none">路線運航を専業としているため、万博記念公園でイベントがある場合なども増便対応はしていないが、ガンバの試合日は2本増便する契約をしている。貸切バスは旅行会社等の方が対応できると思う。(サマソニでは阪急交通社がシャトルバスを運行している。※キョードー関西ヒアリング)開業が数年先になるため、継続協議は可能。
京阪バス	<ul style="list-style-type: none">当該地は弊社の営業エリアではなく、路線バス営業は臨機応変な対応ができないためイベント時の対応は難しい。ただし、貸切バスであれば対応可能。将来的に当該地⇄京都間の路線等は検討したい。開業が数年先になるため、継続協議は可能。

1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

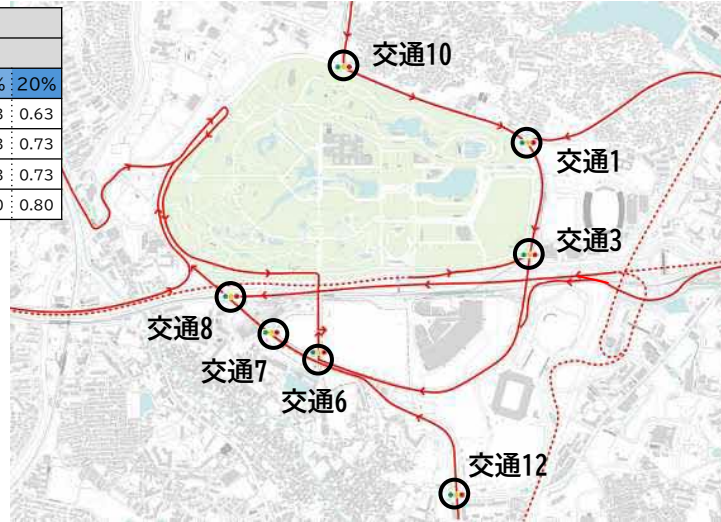
5) 感度分析(5%→8%→10%→12%→15%→20%)

①休日試合日(2.5万人)アリーナ入場時

交通8は、C案まで実施しても、分担率5%超の時点で道路混雑度がNG。
ただし需要率が15%までOKなので、信号現示調整による改善の可能性あり。

■ 交差点需要率0.800~0.899、混雑度0.90~0.99
■ 交差点需要率0.900以上、混雑度1.0以上(NG)

交通10 みのり橋南	交差点需要率						混雑度 (西流入部直進車線)					
	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%
	現況	0.510	0.510	0.510	0.510	0.510	0.510	0.63	0.63	0.63	0.63	0.63
対策なし	0.553	0.553	0.553	0.553	0.554	0.554	0.73	0.73	0.73	0.73	0.73	0.73
A案	0.553	0.553	0.553	0.553	0.554	0.554	0.73	0.73	0.73	0.73	0.73	0.73
B案	0.583	0.583	0.583	0.583	0.584	0.584	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80



交通1 日本庭園前	交差点需要率						混雑度 (北流入部直進車線)					
	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%
	現況	0.529	0.529	0.529	0.529	0.529	0.529	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70
対策なし	0.589	0.589	0.589	0.590	0.590	0.592	0.77	0.77	0.77	0.77	0.77	0.77
A案	0.589	0.589	0.589	0.590	0.590	0.592	0.77	0.77	0.77	0.77	0.77	0.77
B案	0.619	0.619	0.619	0.620	0.620	0.622	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.84

交通3 調和橋北詰	交差点需要率						混雑度 (西流入部右折車線)					
	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%
	現況	0.462	0.462	0.462	0.462	0.462	0.462	0.56	0.56	0.56	0.56	0.56
対策なし	0.555	0.575	0.588	0.601	0.621	0.655	0.88	0.95	1.00	1.04	1.11	1.23
A案	0.555	0.575	0.588	0.601	0.621	0.655	0.88	0.95	1.00	1.04	1.11	1.23
B案	0.509	0.510	0.510	0.511	0.511	0.513	0.58	0.58	0.58	0.59	0.59	0.59

交通8 進歩橋南詰	交差点需要率						混雑度 (東流入部直進右折+右折車線)					
	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%
	現況	0.641	0.641	0.641	0.641	0.641	0.641	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
対策なし	0.793	0.809	0.820	0.830	0.847	0.874	0.97	1.03	1.07	1.11	1.17	1.27
A案	0.793	0.809	0.820	0.830	0.847	0.874	0.97	1.03	1.07	1.11	1.17	1.27
B案	0.801	0.819	0.832	0.844	0.862	0.893	0.99	1.06	1.11	1.16	1.23	1.34
C案	0.719	0.737	0.750	0.762	0.780	0.811	0.99	1.06	1.11	1.16	1.23	1.34

交通12 程切山北	交差点需要率						混雑度 (東流入部右折車線)					
	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%
	現況	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28
対策なし	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28
A案	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28
B案	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28

交通7 (仮)中央駐車場出入口	交差点需要率						混雑度 (東流入部直進車線)					
	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%
	現況	0.329	0.329	0.329	0.329	0.329	0.329	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49
対策なし	0.411	0.411	0.411	0.411	0.411	0.411	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60
A案	0.374	0.374	0.374	0.374	0.374	0.374	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55
B案	0.369	0.369	0.370	0.370	0.370	0.371	0.54	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55

交通6 記念協会前	交差点需要率						混雑度 (東流入部直進右折→右折)						混雑度 (東流入部直進車線)					
	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%
	現況	0.373	0.373	0.373	0.373	0.373	0.373	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49
対策なし	0.549	0.565	0.575	0.586	0.602	0.681	0.67	0.70	0.71	0.73	0.76	0.77	0.67	0.70	0.71	0.73	0.76	0.77
A案	0.453	0.485	0.519	0.550	0.599	0.681	0.48	0.56	0.62	0.67	0.75	0.89	0.51	0.51	0.51	0.51	0.51	0.51
B案	0.441	0.441	0.442	0.442	0.442	0.443	0.10	0.11	0.11	0.12	0.12	0.13	0.52	0.52	0.52	0.52	0.53	0.53

1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

5) 感度分析(5%→8%→10%→12%→15%→20%)

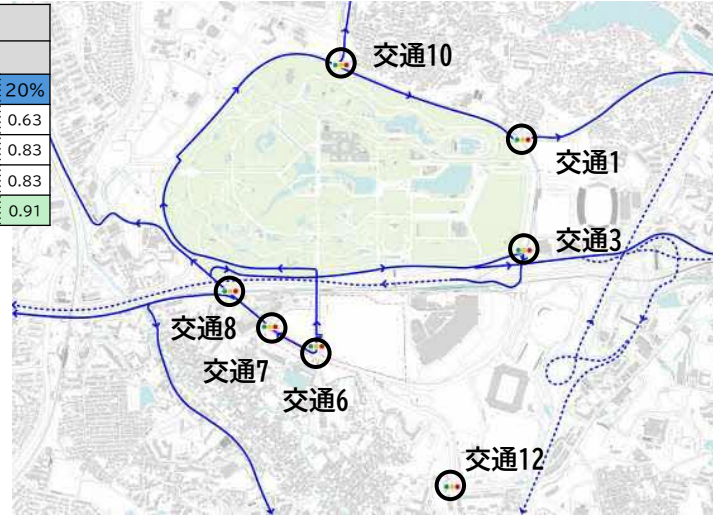
②休日試合日(2.5万人)アリーナ退場時

交通8は、C案まで実施しても分担率10%で道路混雑度がNG。

ただし需要率は10%まではOKであり、信号現示調整により10%までOKとなる可能性あり。

 交差点需要率0.800~0.899、混雑度0.90~0.99
 交差点需要率0.900以上、混雑度1.0以上(NG)

交通10 みのり橋南	交差点需要率						混雑度					
							(西流入部直進車線)					
	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%
現況	0.510	0.510	0.510	0.510	0.510	0.510	0.63	0.63	0.63	0.63	0.63	0.63
対策なし	0.583	0.585	0.586	0.586	0.588	0.590	0.81	0.81	0.81	0.82	0.82	0.83
A案	0.583	0.585	0.586	0.586	0.588	0.590	0.81	0.81	0.81	0.82	0.82	0.83
B案	0.613	0.616	0.617	0.617	0.619	0.621	0.89	0.89	0.90	0.90	0.90	0.91



交通1 日本庭園前	交差点需要率						混雑度					
							(北流入部直進車線)					
	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%
現況	0.529	0.529	0.529	0.529	0.529	0.529	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70
対策なし	0.611	0.613	0.614	0.614	0.616	0.618	0.77	0.77	0.77	0.77	0.77	0.77
A案	0.611	0.613	0.614	0.614	0.616	0.618	0.77	0.77	0.77	0.77	0.77	0.77
B案	0.641	0.643	0.644	0.644	0.646	0.648	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83

交通3 調和橋北詰	交差点需要率						混雑度					
							(西流入部右折車線)					
	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%
現況	0.462	0.462	0.462	0.462	0.462	0.462	0.56	0.56	0.56	0.56	0.56	0.56
対策なし	0.519	0.520	0.520	0.521	0.522	0.524	0.76	0.76	0.76	0.77	0.77	0.78
A案	0.519	0.520	0.520	0.521	0.522	0.524	0.76	0.76	0.76	0.77	0.77	0.78
B案	0.506	0.507	0.507	0.508	0.509	0.511	0.57	0.57	0.57	0.58	0.58	0.59

交通8 進歩橋南詰	交差点需要率						混雑度																	
							(南流入部左折車線)						(南流入部直進2車線 ※外周北方面)						(南流入部直進車線 ※中環東方面)					
	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%						
現況	0.641	0.641	0.641	0.641	0.641	0.641	0.62	0.62	0.62	0.62	0.62	0.62	0.39	0.39	0.39	0.39	0.39	0.39	0.57	0.57	0.57	0.57	0.57	0.57
対策なし	0.833	0.852	0.888	0.925	0.978	1.068	0.96	0.98	1.00	1.01	1.03	1.07	0.49	0.49	0.49	0.49	0.50	0.50	0.89	1.00	1.07	1.15	1.26	1.44
A案	0.833	0.852	0.888	0.925	0.978	1.068	0.96	0.98	1.00	1.01	1.03	1.07	0.49	0.49	0.49	0.49	0.50	0.50	0.89	1.00	1.07	1.15	1.26	1.44
B案	0.833	0.843	0.869	0.905	0.958	1.049	0.96	0.98	1.00	1.01	1.03	1.07	0.48	0.48	0.48	0.48	0.48	0.48	0.85	0.96	1.04	1.11	1.21	1.40
C案 中環 山田	0.778	0.832	0.869	0.905	0.958	1.049	0.74	0.76	0.78	0.79	0.81	0.84	0.48	0.48	0.48	0.48	0.48	0.48	0.85	0.96	1.04	1.11	1.21	1.40
							0.27	0.27	0.28	0.28	0.28	0.29							0.85	0.96	1.04	1.11	1.21	1.40

交通12 程切山北	交差点需要率						混雑度					
							(東流入部右折車線)					
	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%
現況	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28
対策なし	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28
A案	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28
B案	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.426	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28	0.28

交通7 (仮)中央 駐車場出 入口	交差点需要率						混雑度					
							(東流入部直進車線)					
	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%
現況	0.329	0.329	0.329	0.329	0.329	0.329	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49
対策なし	0.573	0.595	0.610	0.625	0.647	0.684	0.62	0.66	0.68	0.70	0.74	0.79
A案	0.484	0.506	0.521	0.536	0.558	0.595	0.61	0.64	0.66	0.68	0.72	0.77
B案	0.477	0.498	0.512	0.526	0.547	0.583	0.60	0.63	0.65	0.67	0.70	0.75

交通6 記念協会前	交差点需要率						混雑度											
							(東流入部直進右折→右折)						(東流入部直進車線)					
	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%	5%	8%	10%	12%	15%	20%
現況	0.373	0.373	0.373	0.373	0.373	0.373	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49
対策なし	0.561	0.596	0.620	0.645	0.679	0.740	0.59	0.59	0.59	0.59	0.59	0.59	0.59	0.59	0.59	0.59	0.59	0.59
A案	0.493	0.528	0.552	0.577	0.611	0.672	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.48	0.48	0.48	0.48	0.48	0.48
B案	0.478	0.510	0.533	0.556	0.589	0.647	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49

1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

6) D-2案車線化区間(歩道削減箇所)の歩道必要幅員の検証

茨木摂津線を2車線化するにあたり、現況の樫切山交差点の歩道幅員2.5m(次ページ②-②断面参照)を北側まで通す計画とする。

交通量に対しての幅員の妥当性についても検証するため、その際の歩行者のピーク時交通量を設定し、サービス水準・必要幅員を算定した。



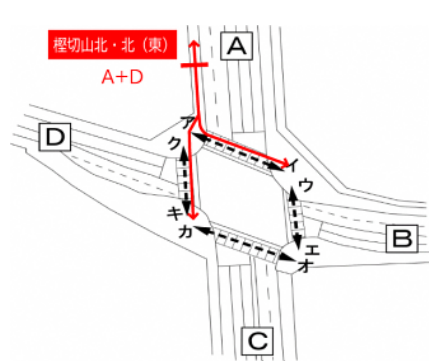
①現況交通量と開発交通量

調査日4日程の現況交通量に、該当部分を通行する開発交通量を加算する。

■現況交通量

交通13と交通12の現況の横断歩道利用者数を比較すると、交通12の方が多かったため、交通12の調査値を用いる。

【交通12 樫切山北・北(西)の現況交通量】



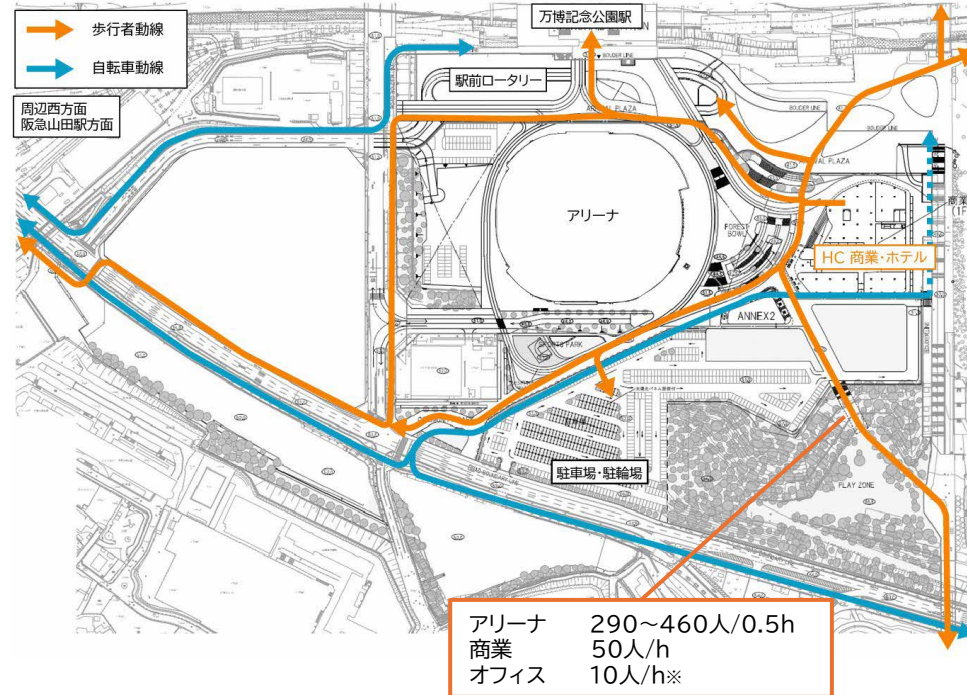
休日試合日					桜まつり				
時間帯	観測値			補正值	時間帯	観測値			補正值
	A	D	A+D	A+D		A	D	A+D	A+D
11					11	62	108	170	
12	100	134	234	287	12	109	120	229	
13	108	130	238	301	13	66	116	182	
14	146	205	351	486	14	77	106	183	
15	178	192	370	545	15	50	124	174	
16	88	158	246	218	16	106	121	227	
17	82	177	259	489	17	73	115	188	
18	241	218	459	611	18	59	89	148	
19	31	62	93	85	19	38	62	100	
20	20	43	63	65	20	24	25	49	

通常休日					平日				
時間帯	観測値			補正值	時間帯	観測値			補正值
	A	D	A+D	A+D		A	D	A+D	A+D
11	63	91	154		8	232	133	365	
12	70	80	150		9	65	49	114	
13	72	78	150		10	36	49	85	
14	70	71	141		11	23	40	63	
15	43	109	152		12	45	44	89	
16	27	30	57		13	33	36	69	
17	60	83	143		14	22	41	63	
18	26	43	69		15	49	64	113	
19	13	31	44		16	76	71	147	
20	11	21	32		17	87	79	166	
					18	83	89	172	
					19	36	61	97	
					20	29	51	80	

休日試合日：2023年4月23日(日)
 桜まつり：2023年3月25日(土)
 休日通常日：2023年9月10日(日)
 平日：2023年9月4日(月)

■開発交通量

アリーナ・商業・オフィス利用者のうち、JR千里丘方面+南東方面の全数を加える。



アリーナ 290~460人/0.5h
 商業 50人/h
 オフィス 10人/h※

1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

6) D-2案車線化区間(歩道削減箇所)の歩道必要幅員の検証

②将来交通量と必要幅員

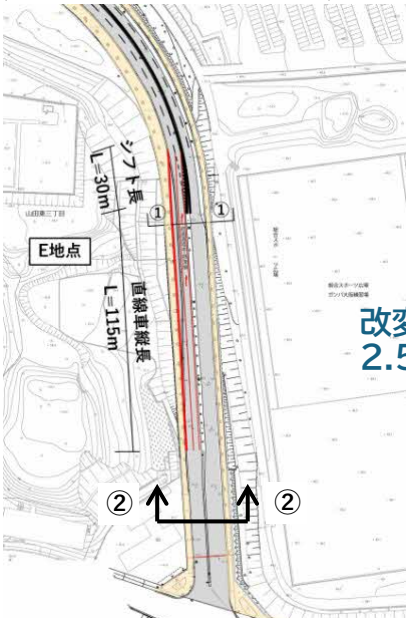
現況交通量に開発関連交通量を加えた将来交通量のピークは、休日試合日の1,121人/時であり、その時の必要幅員は0.8mとなる。計画歩道幅員2.5mは必要幅員を大きく上回っている。

※なお、車線拡幅にあたり中央分離帯削減案も検討したが、分離帯内に支障物がある他、必要な車線幅員確保には歩道削減も併せて実施する必要があるため、歩道削減のみで対応する方針とした。歩道削減後も計画幅員2.5mにより必要幅員0.8mは十分確保される。

$$\text{必要幅員(人/m・分)} = \text{ピーク1分間交通量(=ピーク時交通量} \div 60\text{分)} \div 27\text{(人/m・分:サービス水準A歩行者流量)}$$

■ケース別将来交通量と必要幅員

区分		休日試合日(2.5万人補正済)		桜まつり		休日通常日		平日朝		平日夕	
		現況	将来	現況	将来	現況	将来	現況	将来	現況	将来
ピーク時交通量	(人/時)	611	951 ~ 1,121	229	569 ~ 739	154	494	365	375	172	492
1分間交通量	(人/分)	10	16 ~ 19	4	9 ~ 12	3	8	6	6	3	8
必要幅員	(m)	0.4	0.6 ~ 0.8	0.2	0.4 ~ 0.5	0.2	0.3	0.3	0.3	0.2	0.3

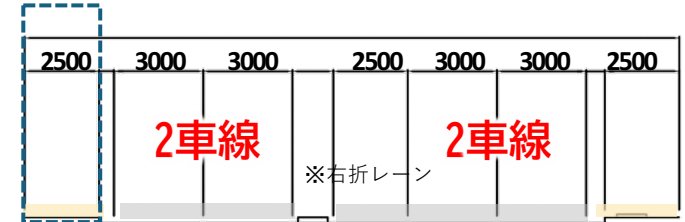


変更後の有効歩道幅員
2.5m~3.025m

①-① 現況 断面図



②-② 現況 断面図



①-① 計画 断面図



②-②地点は現況幅員のまま

※拡幅の道路断面構成については、今後道路管理者と協議予定です。

2. 更なる交通対策案 D案

0) 対策案一覧

第2回資料 (再掲)

B 千里橋ルート(既存の園内通路の活用)

入場時における外周道路南側の交通負荷を1/3に軽減

A 外周道路南側の車線拡幅

・現状、交通渋滞発生区間である外周道路南側を3車線→4車線化し、右折入場レーンを新設

D-1

信号交差点の新設(T字交差点化)

- ・スタジアムから山田駅への退場者との信号処理による交通流向上
- ・南方面9%からのダイレクトアクセス

D-2

樫切山北交差点以北の2車線化

- ・樫切山北交差点～万博公園南交差点の北向き車線2車線化による樫切山北交差点の渋滞解消

■樫切山北交差点信号現示

信号	サイクル	1φ			2φ			3φ			4φ			全赤	歩行	全長
		青	黄	赤	青	黄	赤	青	黄	赤	青	黄	赤			
自動車	北側・南側	青	黄	赤	青	黄	赤	青	黄	赤	青	黄	赤	赤		
	東側・西側	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤		
歩行者	東側・西側	青	赤	赤	青	赤	赤	青	赤	赤	青	赤	赤	赤		
	北側・南側	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤		
秒数(秒)		38	5	5	3	8	3	3	30	6	4	3	6	3	3	120

C-1 進歩橋南詰交差点の左折レーン2車線化

現状、交通渋滞が発生し、西方面(中環西、山田駅)への退場経路となる左折レーンを2車線化し、交通渋滞を緩和

C-2 進歩橋南詰～協会前交差点の信号現示調整

スタジアムとの休日複合日など著しい交差点渋滞時における、信号現示(外周道路直進側の青時間比増)調整により、交通渋滞を緩和

南方面
(山田・千里丘等近傍)
9%

※図中の方面比%は、アリーナの自動車来場の方面比を示す

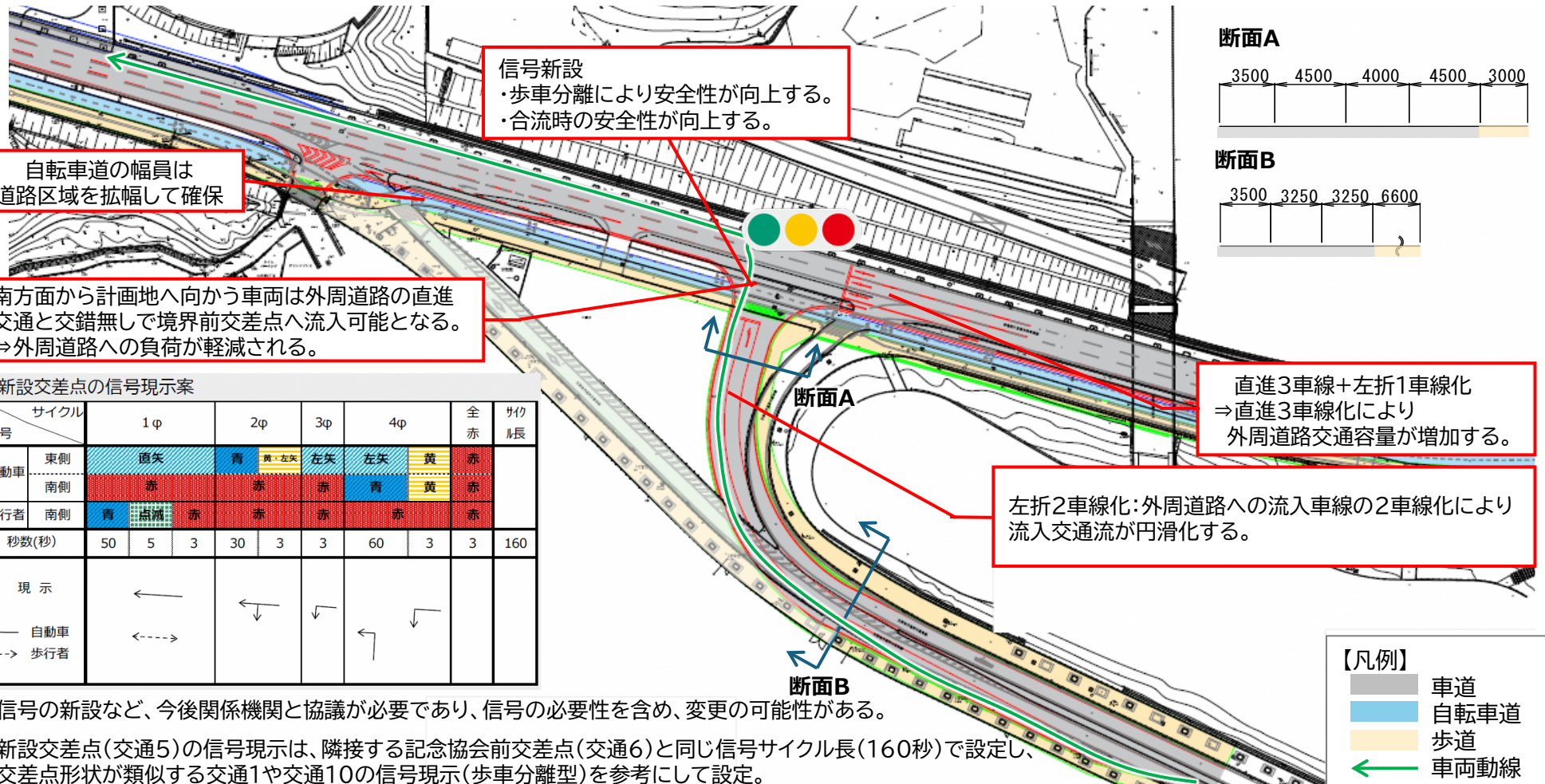
2. 更なる交通対策案 D案

1) 外周道路の合流分岐部の改善

第2回資料 (再掲)

① D-1. 信号交差点の新設(T字交差点化)による無信号合流分岐部の改善

- 南方面と外周道路の合流・分岐点(交通5)を交差点化し、**信号制御※による交通処理を行う。**
 - 南方面から計画地への入場交通の記念協会前交差点(交通6)での右折が可能。
- ⇒ **交差点交通の安全性が向上するとともに、外周道路の交通6～千里橋ルートまでの区間の交通負荷、進歩橋南詰交差点(交通8)の外周道路直進交通負荷が低減する。**



※信号の新設など、今後関係機関と協議が必要であり、信号の必要性を含め、変更の可能性がある。

※新設交差点(交通5)の信号現示は、隣接する記念協会前交差点(交通6)と同じ信号サイクル長(160秒)で設定し、交差点形状が類似する交通1や交通10の信号現示(歩車分離型)を参考にして設定。

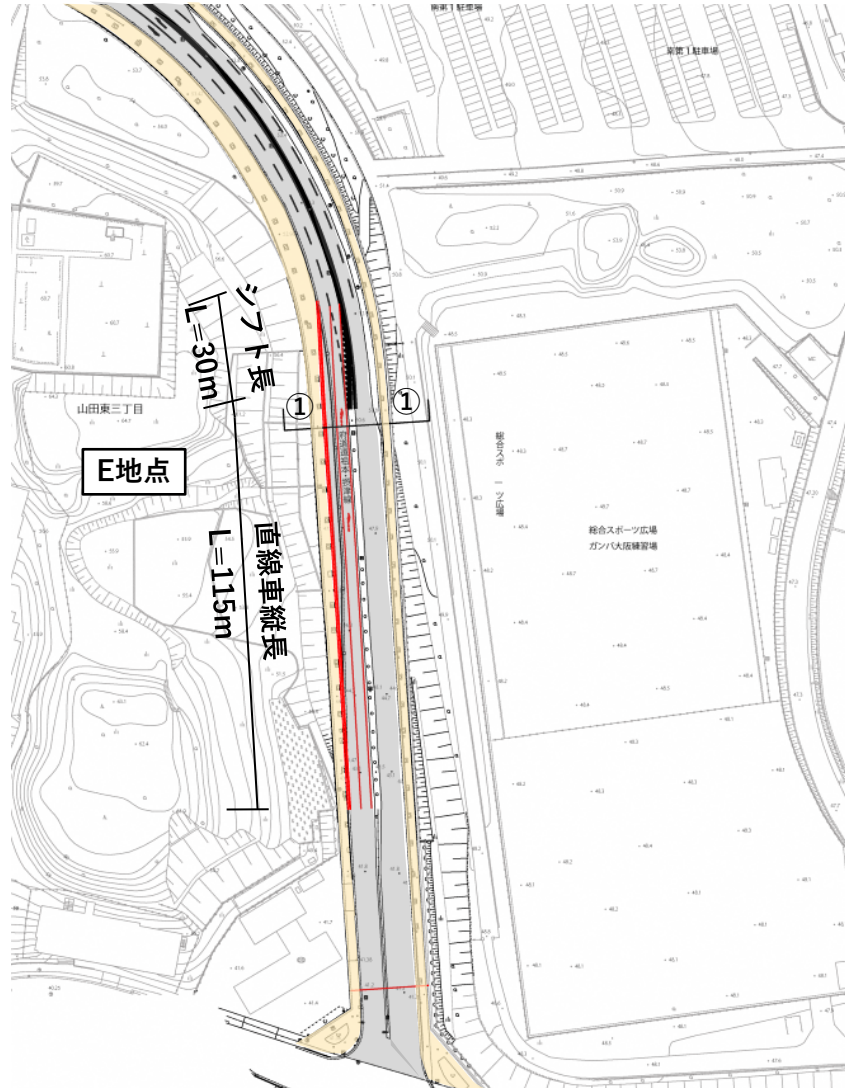
2. 更なる交通対策案 D案

1) 樫切山北交差点の渋滞解消

第2回資料（再掲）

②D-2. 樫切山北交差点～万博公園南交差点の一部拡幅

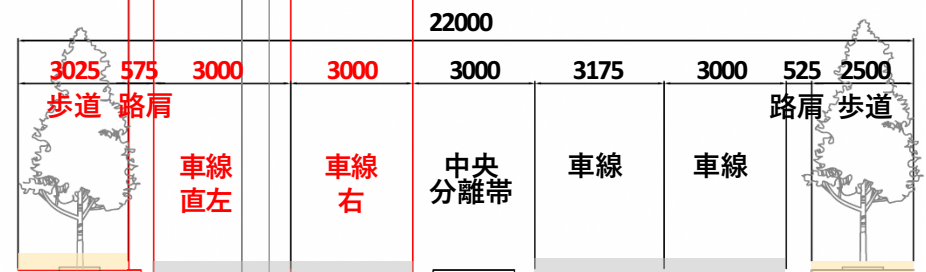
現状の1車線区間のみを拡幅(右折車線を含めて2車線化)する。



①-① 現況 断面図



①-① 計画 断面図



【凡例】

- 車道
- 自転車道
- 歩道
- 現況線
- 計画線

※今後、関係機関と協議が必要であり、変更の可能性がある

2. 更なる交通対策案D案

2) 動的シミュレーション

**万博記念公園駅前周辺地区活性化事業
動的シミュレーション**

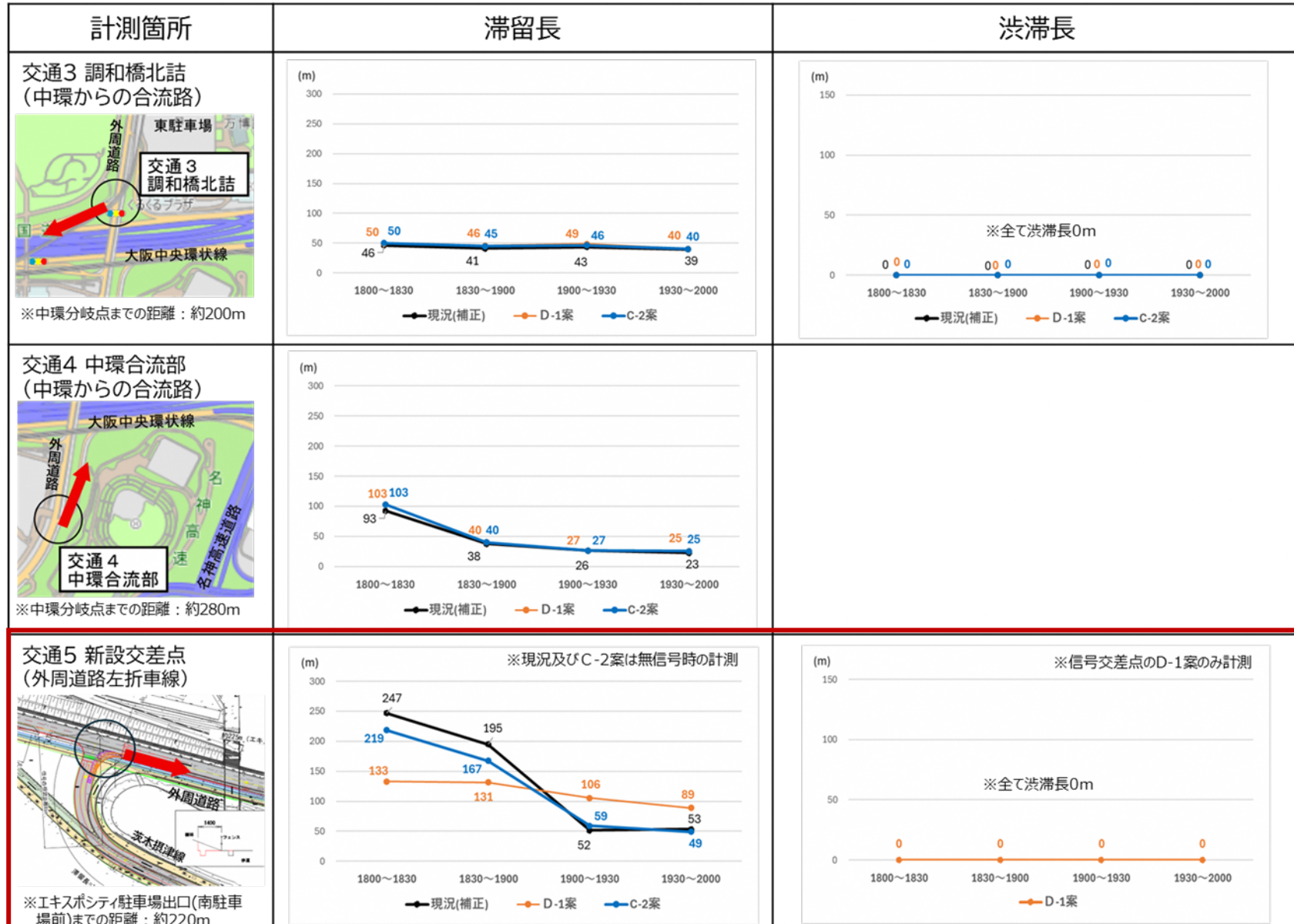
動画をご覧ください。

2. 更なる交通対策案D案

3) 動的シミュレーション

■ 休日アリーナ退場時 D-1案 (C-2案との比較)

① 交通3・4・5 ※D-1案はC-2案の交通5を信号交差点化したケース

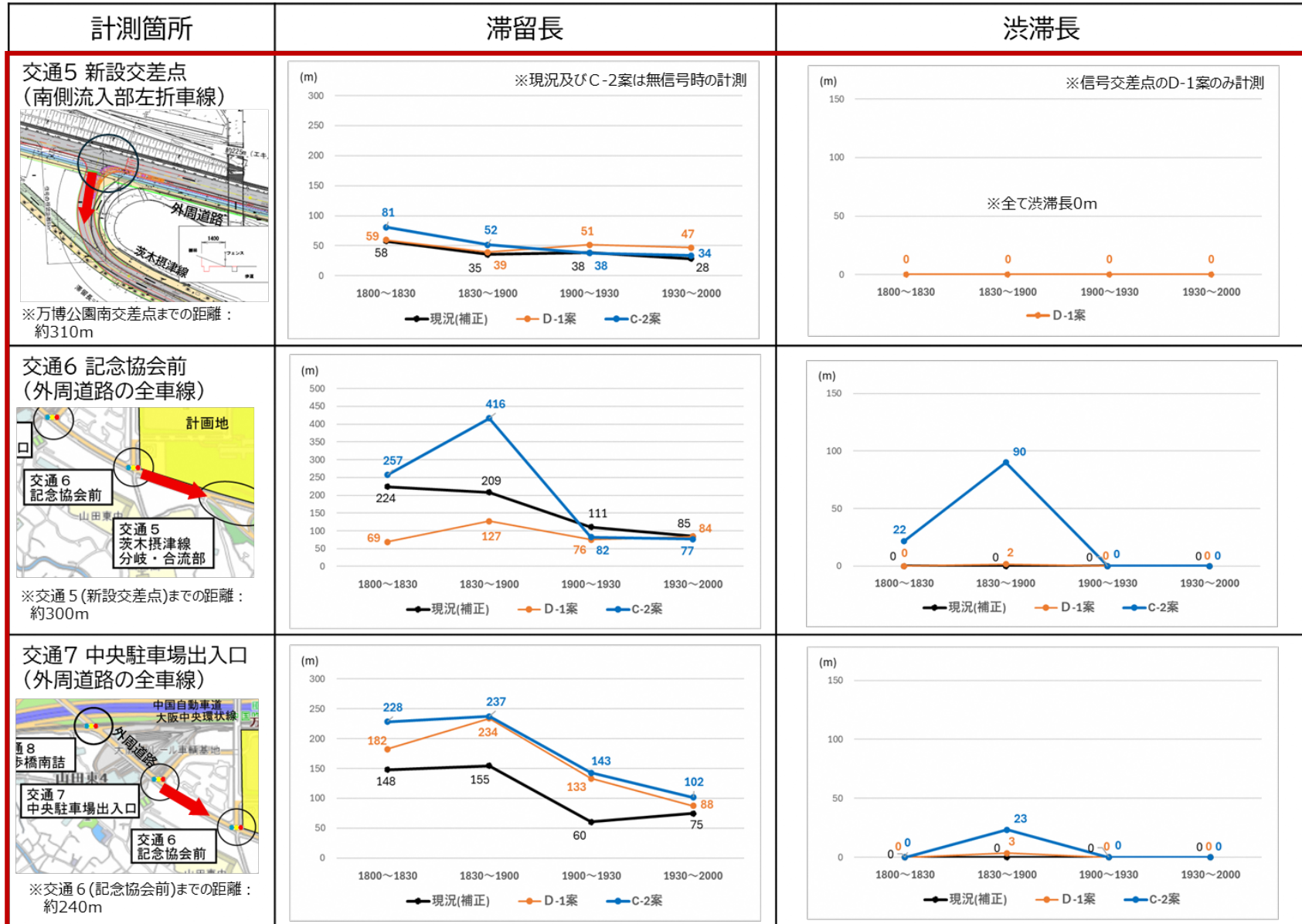


2. 更なる交通対策案D案

3) 動的シミュレーション

■ 休日アリーナ退場時 D-1案 (C-2案との比較)

② 交通5・6・7 ※D-1案はC-2案の交通5を信号交差点化したケース



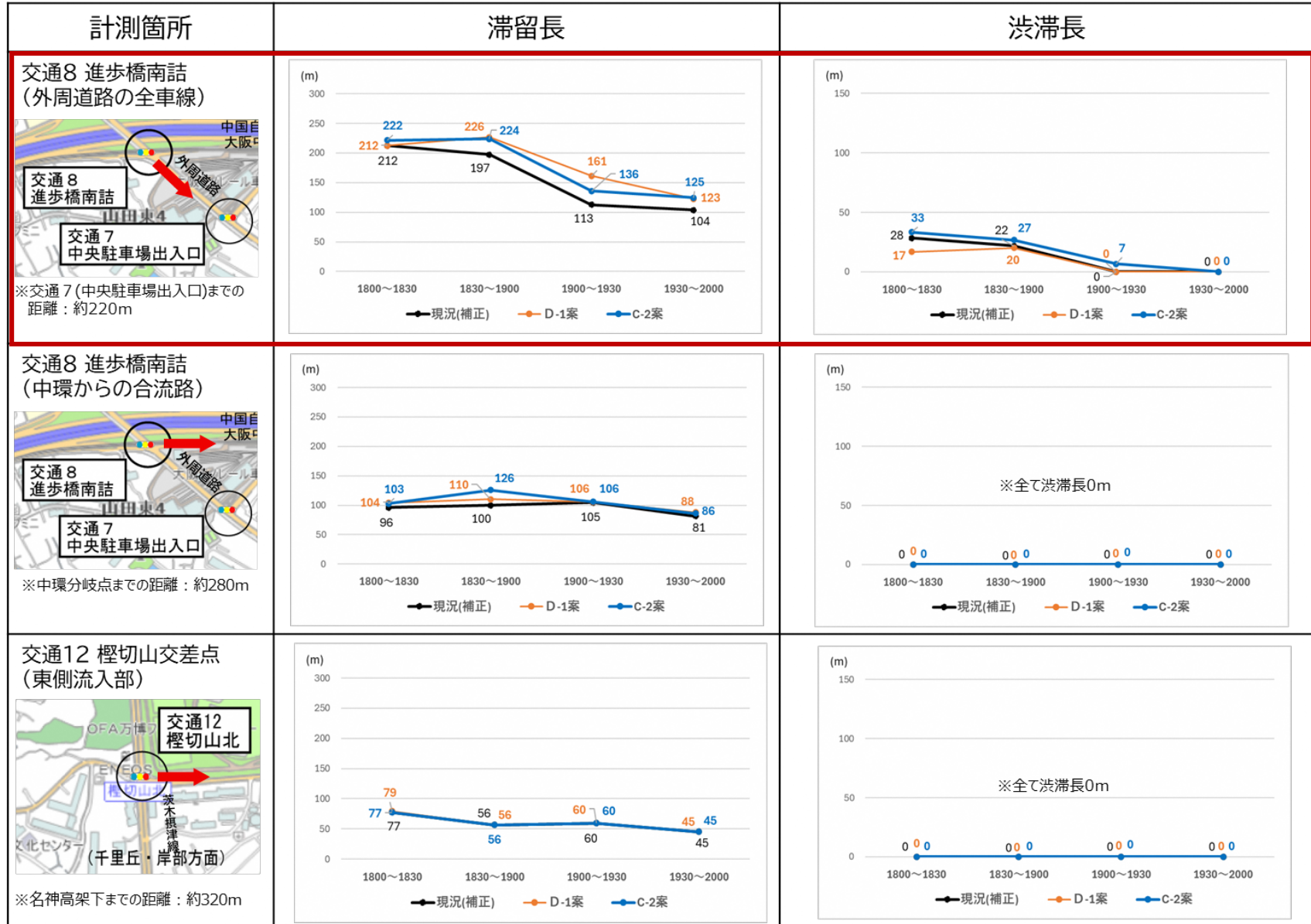
2. 更なる交通対策案D案

3) 動的シミュレーション

■ 休日アリーナ退場時 D-1案 (C-2案との比較)

③ 交通 8・12

※D-1案はC-2案の交通5を信号交差点化したケース



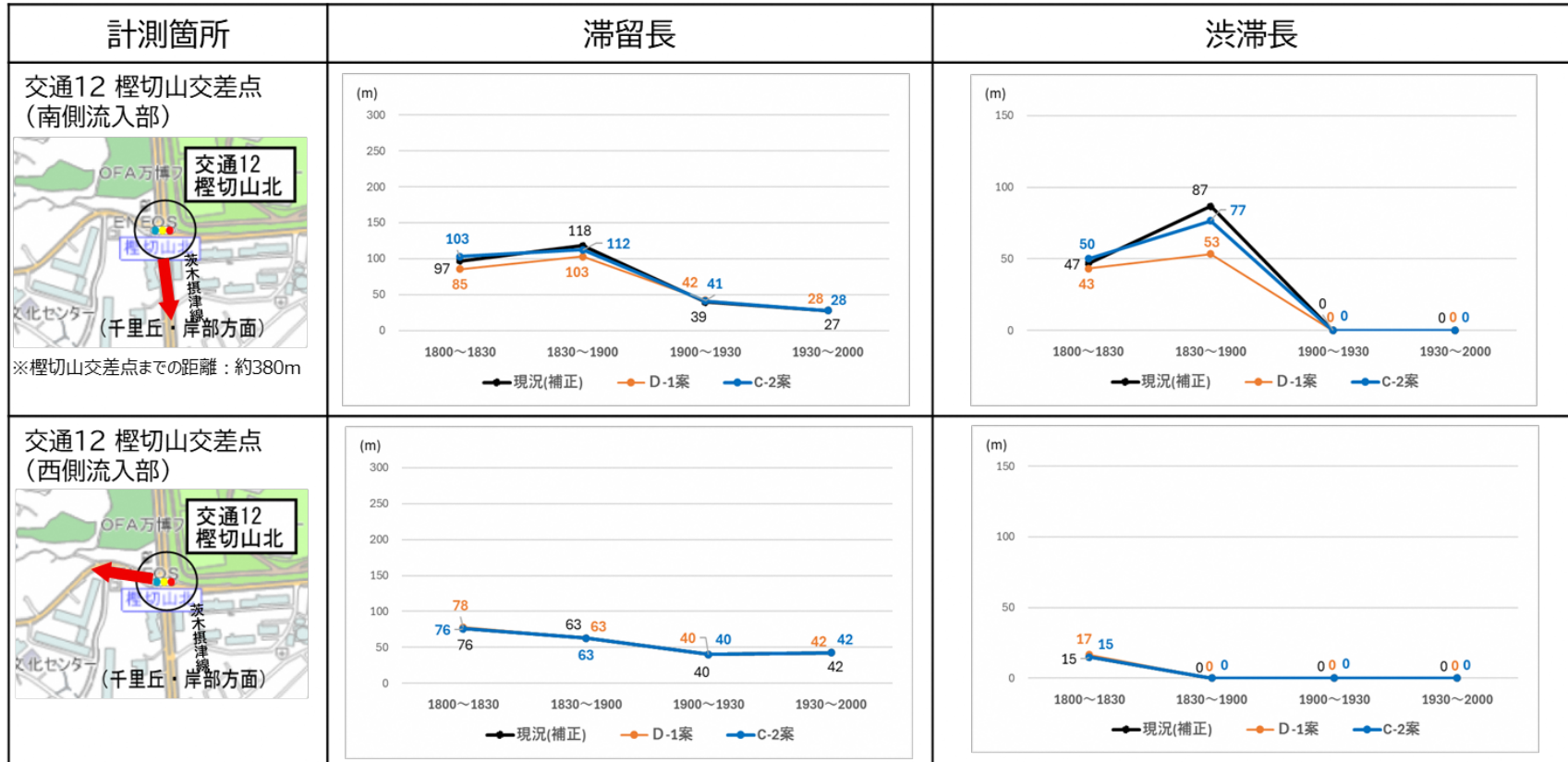
2. 更なる交通対策案D案

3) 動的シミュレーション

■ 休日アリーナ退場時 D-1案 (C-2案との比較)

④ 交通 1 2

※D-1案はC-2案の交通5を信号交差点化したケース

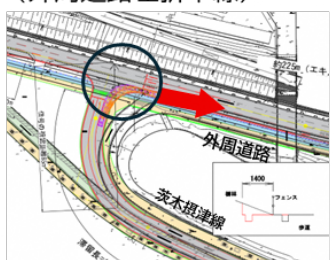
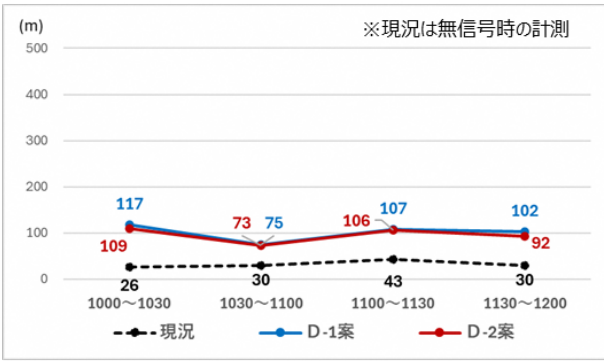
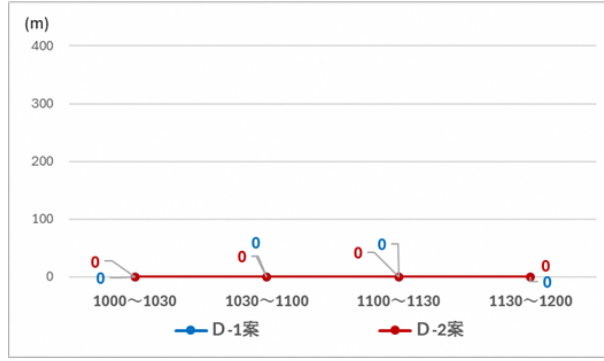

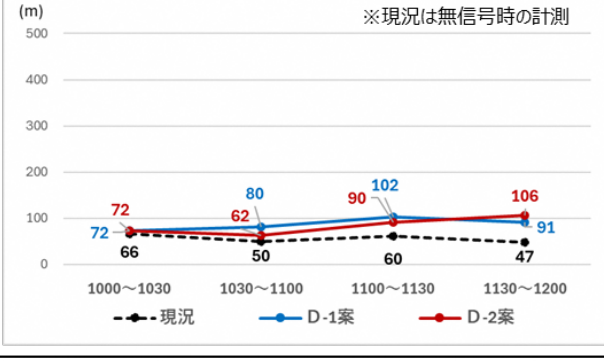
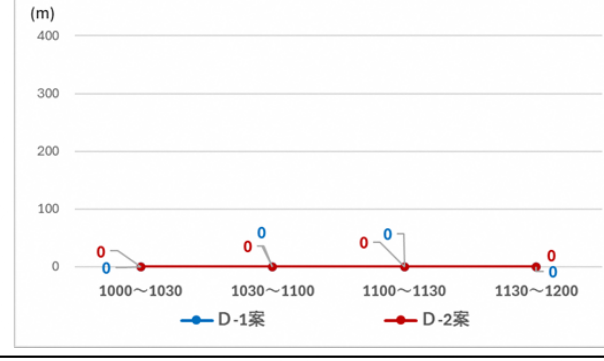

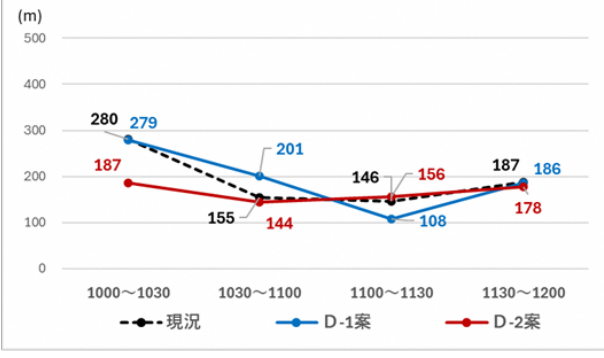
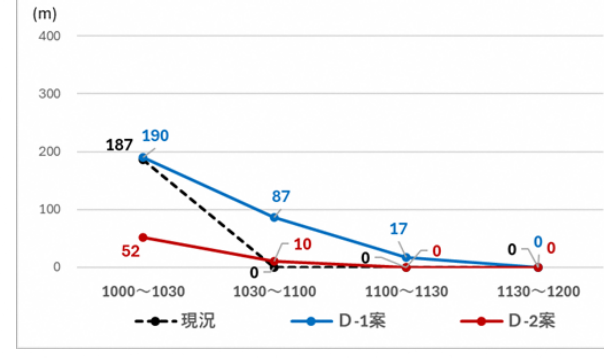


2. 更なる交通対策案D案

3) 動的シミュレーション

■ 一般休日（午前）アリーナ入場時（D案の比較）

① 交通5・13

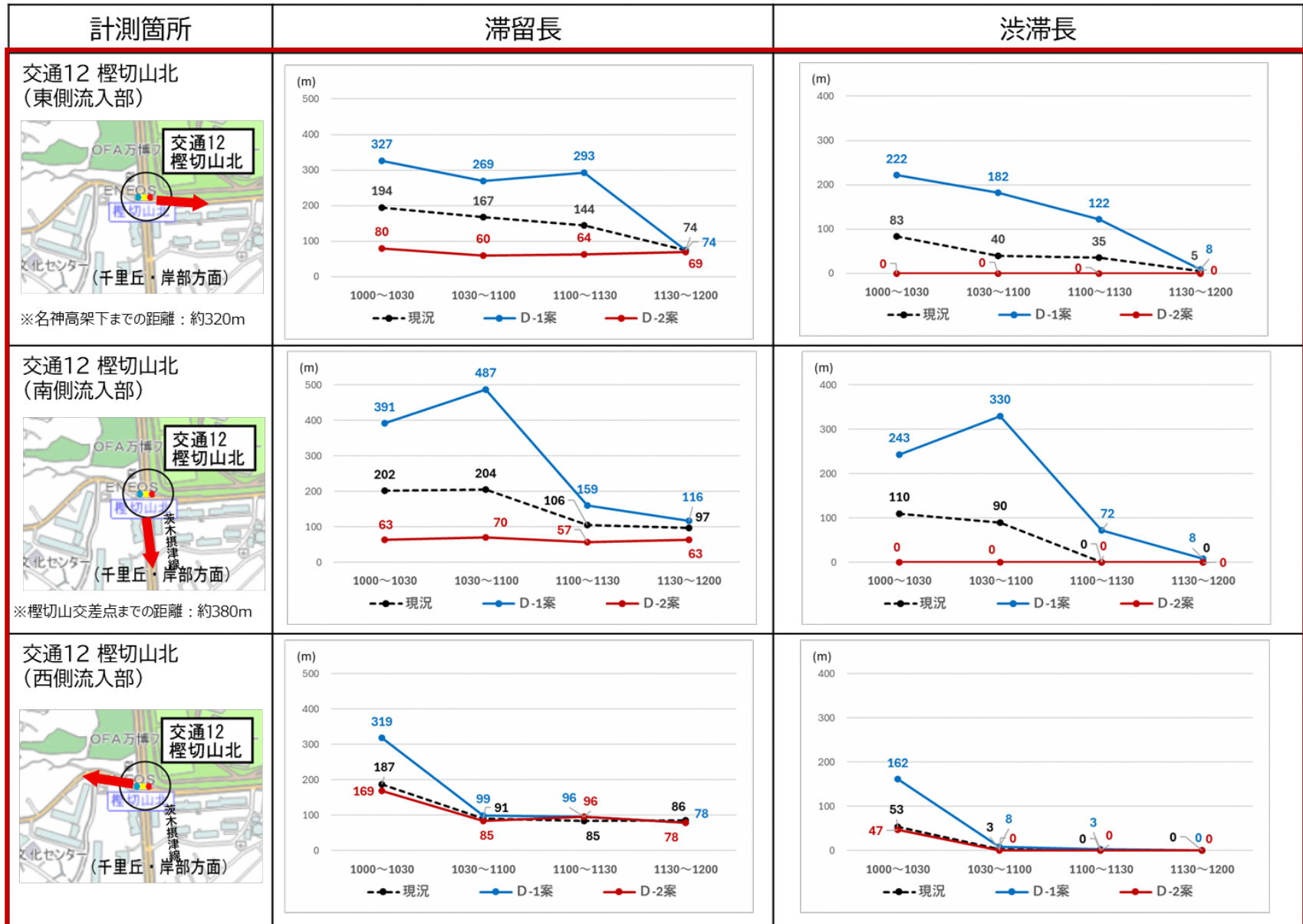
計測箇所	滞留長	渋滞長																																			
<p>交通5 新設信号交差点 (外周道路左折車線)</p>  <p>※万博公園南交差点までの距離： 約310m</p>	<p>(m) ※現況は無信号時の計測</p>  <table border="1"> <caption>滞留長 (m)</caption> <thead> <tr> <th>時間区間</th> <th>現況</th> <th>D-1案</th> <th>D-2案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1000~1030</td> <td>26</td> <td>117</td> <td>109</td> </tr> <tr> <td>1030~1100</td> <td>30</td> <td>73</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>1100~1130</td> <td>43</td> <td>106</td> <td>107</td> </tr> <tr> <td>1130~1200</td> <td>30</td> <td>102</td> <td>92</td> </tr> </tbody> </table>	時間区間	現況	D-1案	D-2案	1000~1030	26	117	109	1030~1100	30	73	75	1100~1130	43	106	107	1130~1200	30	102	92	<p>(m)</p>  <table border="1"> <caption>渋滞長 (m)</caption> <thead> <tr> <th>時間区間</th> <th>D-1案</th> <th>D-2案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1000~1030</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>1030~1100</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>1100~1130</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>1130~1200</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	時間区間	D-1案	D-2案	1000~1030	0	0	1030~1100	0	0	1100~1130	0	0	1130~1200	0	0
時間区間	現況	D-1案	D-2案																																		
1000~1030	26	117	109																																		
1030~1100	30	73	75																																		
1100~1130	43	106	107																																		
1130~1200	30	102	92																																		
時間区間	D-1案	D-2案																																			
1000~1030	0	0																																			
1030~1100	0	0																																			
1100~1130	0	0																																			
1130~1200	0	0																																			
<p>交通5 新設信号交差点 (南側流入部左折車線)</p>  <p>※万博公園南交差点までの距離： 約310m</p>	<p>(m) ※現況は無信号時の計測</p>  <table border="1"> <caption>滞留長 (m)</caption> <thead> <tr> <th>時間区間</th> <th>現況</th> <th>D-1案</th> <th>D-2案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1000~1030</td> <td>66</td> <td>72</td> <td>72</td> </tr> <tr> <td>1030~1100</td> <td>50</td> <td>80</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>1100~1130</td> <td>60</td> <td>90</td> <td>102</td> </tr> <tr> <td>1130~1200</td> <td>47</td> <td>106</td> <td>91</td> </tr> </tbody> </table>	時間区間	現況	D-1案	D-2案	1000~1030	66	72	72	1030~1100	50	80	62	1100~1130	60	90	102	1130~1200	47	106	91	<p>(m)</p>  <table border="1"> <caption>渋滞長 (m)</caption> <thead> <tr> <th>時間区間</th> <th>D-1案</th> <th>D-2案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1000~1030</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>1030~1100</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>1100~1130</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>1130~1200</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	時間区間	D-1案	D-2案	1000~1030	0	0	1030~1100	0	0	1100~1130	0	0	1130~1200	0	0
時間区間	現況	D-1案	D-2案																																		
1000~1030	66	72	72																																		
1030~1100	50	80	62																																		
1100~1130	60	90	102																																		
1130~1200	47	106	91																																		
時間区間	D-1案	D-2案																																			
1000~1030	0	0																																			
1030~1100	0	0																																			
1100~1130	0	0																																			
1130~1200	0	0																																			
<p>交通13 万博公園南 (東側流入部)</p>  <p>交通13 万博公園南</p> <p>※櫻切山北交差点までの距離：約330m</p>	<p>(m)</p>  <table border="1"> <caption>滞留長 (m)</caption> <thead> <tr> <th>時間区間</th> <th>現況</th> <th>D-1案</th> <th>D-2案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1000~1030</td> <td>187</td> <td>280</td> <td>187</td> </tr> <tr> <td>1030~1100</td> <td>155</td> <td>201</td> <td>144</td> </tr> <tr> <td>1100~1130</td> <td>146</td> <td>108</td> <td>156</td> </tr> <tr> <td>1130~1200</td> <td>178</td> <td>186</td> <td>187</td> </tr> </tbody> </table>	時間区間	現況	D-1案	D-2案	1000~1030	187	280	187	1030~1100	155	201	144	1100~1130	146	108	156	1130~1200	178	186	187	<p>(m)</p>  <table border="1"> <caption>渋滞長 (m)</caption> <thead> <tr> <th>時間区間</th> <th>D-1案</th> <th>D-2案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1000~1030</td> <td>190</td> <td>52</td> </tr> <tr> <td>1030~1100</td> <td>87</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>1100~1130</td> <td>17</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>1130~1200</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	時間区間	D-1案	D-2案	1000~1030	190	52	1030~1100	87	10	1100~1130	17	0	1130~1200	0	0
時間区間	現況	D-1案	D-2案																																		
1000~1030	187	280	187																																		
1030~1100	155	201	144																																		
1100~1130	146	108	156																																		
1130~1200	178	186	187																																		
時間区間	D-1案	D-2案																																			
1000~1030	190	52																																			
1030~1100	87	10																																			
1100~1130	17	0																																			
1130~1200	0	0																																			

2. 更なる交通対策案D案

3) 動的シミュレーション

■ 一般休日（午前）アリーナ入場時（D案の比較）

② 交通12



3. 各案総括表

1) 休日試合日(2.5万人)アリーナ入場時

入場時は、交通3・4におけるB案の効果が大きく、現況よりも滞留長・渋滞長共に改善している。
交通12(樫切山北交差点)・交通13に関しては、D-2案まで実施することで、現況よりも改善する。

■休日試合日アリーナ入場時(14時～16時)

青字:現況よりも改善される箇所

■一般休日アリーナ入場時(10時～12時)

地点	指標	着目箇所	現況	A案	B案	C-1案	C-2案	D-1案
交通3 調和橋北詰	交差点需要率		0.462	0.555	0.509	(B案と同じ)	(B案と同じ)	(B案と同じ)
	混雑度	西側右折車線	0.56	0.88	0.58	(B案と同じ)	(B案と同じ)	(B案と同じ)
	滞留長	西側右折車線	157m	332m	140m			
	渋滞長	西側右折車線	3m	70m	0m		*	
交通4	交差点需要率		-	-	-	-	-	-
	混雑度	-	-	-	-	-	-	-
	滞留長	中環東からの合流部	722m	1471m	658m			
	渋滞長	-	-	-	-		*	
交通5	交差点需要率		-	-	-	-	-	0.536
	混雑度	東側左折車線	-	-	-	-	-	0.65
	滞留長	東側左折車線	84m	70m	86m			
	渋滞長	東側左折車線	-	-	-		*	
交通6 記念協会前	交差点需要率		0.373	0.453	0.441	(B案と同じ)	(B案と同じ)	0.432
	混雑度	東側直進車線	0.49	0.51	0.52	(B案と同じ)	(B案と同じ)	0.51
		東側直進右折→右折車線	0.49	0.48	0.10	(B案と同じ)	(B案と同じ)	0.14
	滞留長	東側全車線	115m	157m	113m			
渋滞長	東側全車線	0m	7m	0m		*		
交通7 中央駐車場 出入口	交差点需要率		0.329	0.374	0.369	(B案と同じ)	(B案と同じ)	0.363
	混雑度	東側直進車線	0.49	0.55	0.54	(B案と同じ)	(B案と同じ)	0.54
	滞留長	東側全車線	170m	251m	150m			
	渋滞長	東側全車線	0m	18m	0m		*	
交通8 進歩橋南詰	交差点需要率		0.641	0.793	0.806	0.724	0.724	0.724
	混雑度	南側左折車線	0.62	0.83	0.83	0.66	0.66	0.66
		南側直進車線(中環東方面)	0.57	0.66	0.62	0.62	0.62	0.62
	滞留長	南側全車線	209m	230m	223m			
渋滞長	南側全車線	0m	3m	3m		*		

地点	指標	着目箇所	現況	D-1案	D-2案
交通12 樫切山北	滞留長	東側流入部	194m	327m	80m
	渋滞長		83m	222m	0m
	滞留長	南側流入部	204m	487m	70m
	渋滞長		110m	330m	0m
交通13 万博公園南	滞留長	西側流入部	187m	319m	169m
	渋滞長		53m	162m	47m

※D-1・D-2案の効果は、樫切山北交差点が混雑する時間帯10時～12時で検証

※C案は退場時に効果を発揮する対策のため、入場時についてはシミュレーションの作成無し

3. 各案総括表

2) 休日試合日(2.5万人)アリーナ退場時

退場時は、交通5～8におけるC案・D案の効果が大きく、C-2案まで行うことでかなり改善され、D-1案まで行くと、現況よりも渋滞長が改善される。

■休日試合日アリーナ退場時(18時～20時)

青字:現況よりも改善される箇所

地点	指標	着目箇所	現況	A案	B案	C-1案	C-2案	D-1案
交通3 調和橋北詰	交差点需要率		0.462	0.519	0.519	(B案と同じ)	(B案と同じ)	(B案と同じ)
	混雑度	西側右折車線	0.56	0.76	0.57	(B案と同じ)	(B案と同じ)	(B案と同じ)
	滞留長	西側右折車線	46m	58m	54m	51m	50m	50m
	渋滞長	西側右折車線	0m	0m	0m	0m	0m	0m
交通4	交差点需要率		—	—	—	—	—	—
	混雑度	—	—	—	—	—	—	—
	滞留長	中環東からの合流部	93m	103m	108m	103m	103m	103m
	渋滞長	—	—	—	—	—	—	—
交通5	交差点需要率		—	—	—	—	—	0.528
	混雑度	東側左折車線	—	—	—	—	—	0.65
	滞留長	東側左折車線	247m	428m	415m	229m	219m	133m
	渋滞長	東側左折車線	—	—	—	—	—	0m
交通6 記念協会前	交差点需要率		0.373	0.493	0.478	(B案と同じ)	(B案と同じ)	0.471
	混雑度	東側直進車線	0.49	0.48	0.49	(B案と同じ)	(B案と同じ)	0.48
		東側直進右折⇒右折車線	0.49	0.35	0.12	(B案と同じ)	(B案と同じ)	0.15
	滞留長	東側全車線	224m	743m	733m	598m	416m	127m
	渋滞長	東側全車線	0m	470m	407m	218m	90m	2m
交通7 中央駐車場 出入口	交差点需要率		0.329	0.484	0.477	(B案と同じ)	(B案と同じ)	0.471
	混雑度	東側直進車線	0.49	0.61	0.60	(B案と同じ)	(B案と同じ)	0.59
	滞留長	東側全車線	155m	239m	239m	245m	237m	234m
	渋滞長	東側全車線	0m	105m	100m	48m	23m	3m
交通8 進歩橋南詰	交差点需要率		0.641	0.833	0.833	0.778	0.778	(C-2案と同じ)
	混雑度	南側左折車線	0.62	0.96	0.96	0.74	0.68	(C-2案と同じ)
		南側直進車線(中環東方面)	0.57	0.89	0.85	0.85	0.78	(C-2案と同じ)
	滞留長	南側全車線	212m	233m	239m	232m	224m	226m
	渋滞長	南側全車線	28m	53m	62m	45m	33m	20m

4. 歩行者・自転車動線計画

0) 敷地周辺～山田駅への徒歩誘導

第2回資料 (再掲※一部タイトル修正)

山田駅徒歩ルート改修案

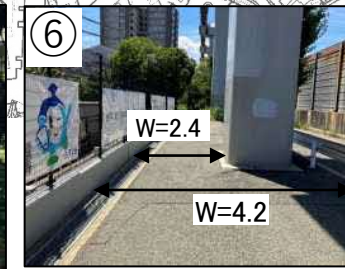
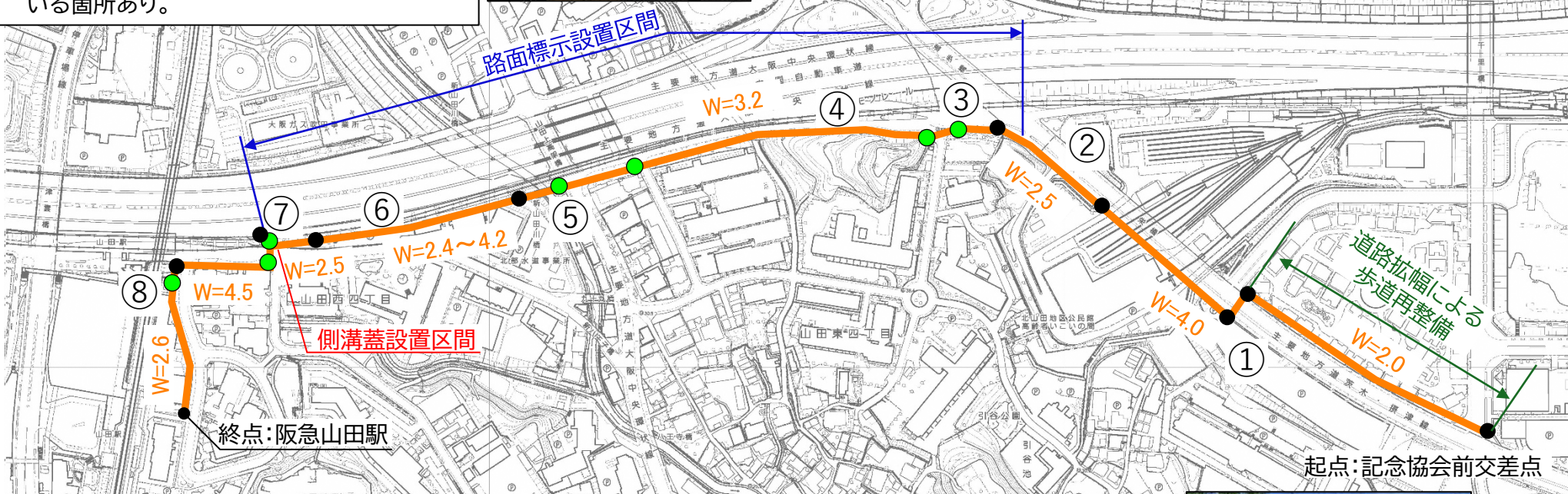
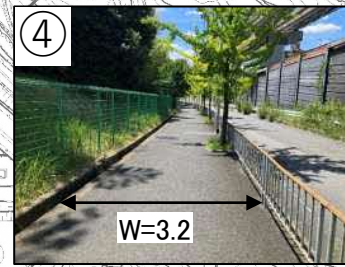
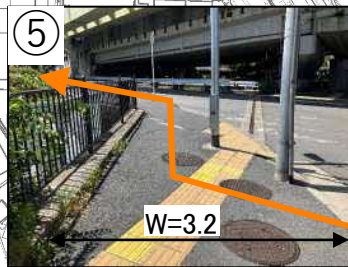
※実施可否も含めて詳細検討中

【人流誘導】

- ・路面表示
- ・案内看板設置

【歩行性改善】

- ・茨木土木事務所にて、一部側溝蓋を設置している箇所あり。



● 案内看板設置位置

4. 歩行者・自転車動線計画

0) 敷地周辺～鉄道駅への徒歩誘導

第2回資料（再掲※一部タイトル修正）

イベント退場時等、多くの人々が往来する際も十分な滞留空間を駅前ロータリーデッキ・アリーナ前デッキ・駅前広場で確保する。敷地周辺からモノレール駅への歩行者の通り抜け動線を安全な幅員で確保する。

※詳細の経路及び構造については、今後大阪府等と協議の上決定する。

通路C(北側歩道)

※特異日 2.5万人試合日の時

現況	5人/h
アリーナ	1540人/h
商業	110人/h
ホテル	10人/h

通路D(南側歩道)

※特異日 2.5万人試合日の時

現況	286人/h
アリーナ	1540人/h
商業	110人/h
ホテル	10人/h

■歩道各断面のサービス水準の検証

※通路C・Dの詳細幅員は未協議

断面	現況交通量(人/h)	ピーク時交通量	歩行者交通量(人/分)	有効幅員(m)	歩行者流量(人/m・分)	サービス水準
A	—	3,449人/0.5h	115.0	6	19.2	A
B	142	2,826人/0.5h	94.2	6	15.7	A
C	5	1,665人/h	27.8	2	13.9	A
D	286	1,946人/h	32.5	2	16.3	A

サービス水準A：歩行者流量 ～27以下(人/m・分)
サービス水準B：歩行者流量 27～51以下(人/m・分)

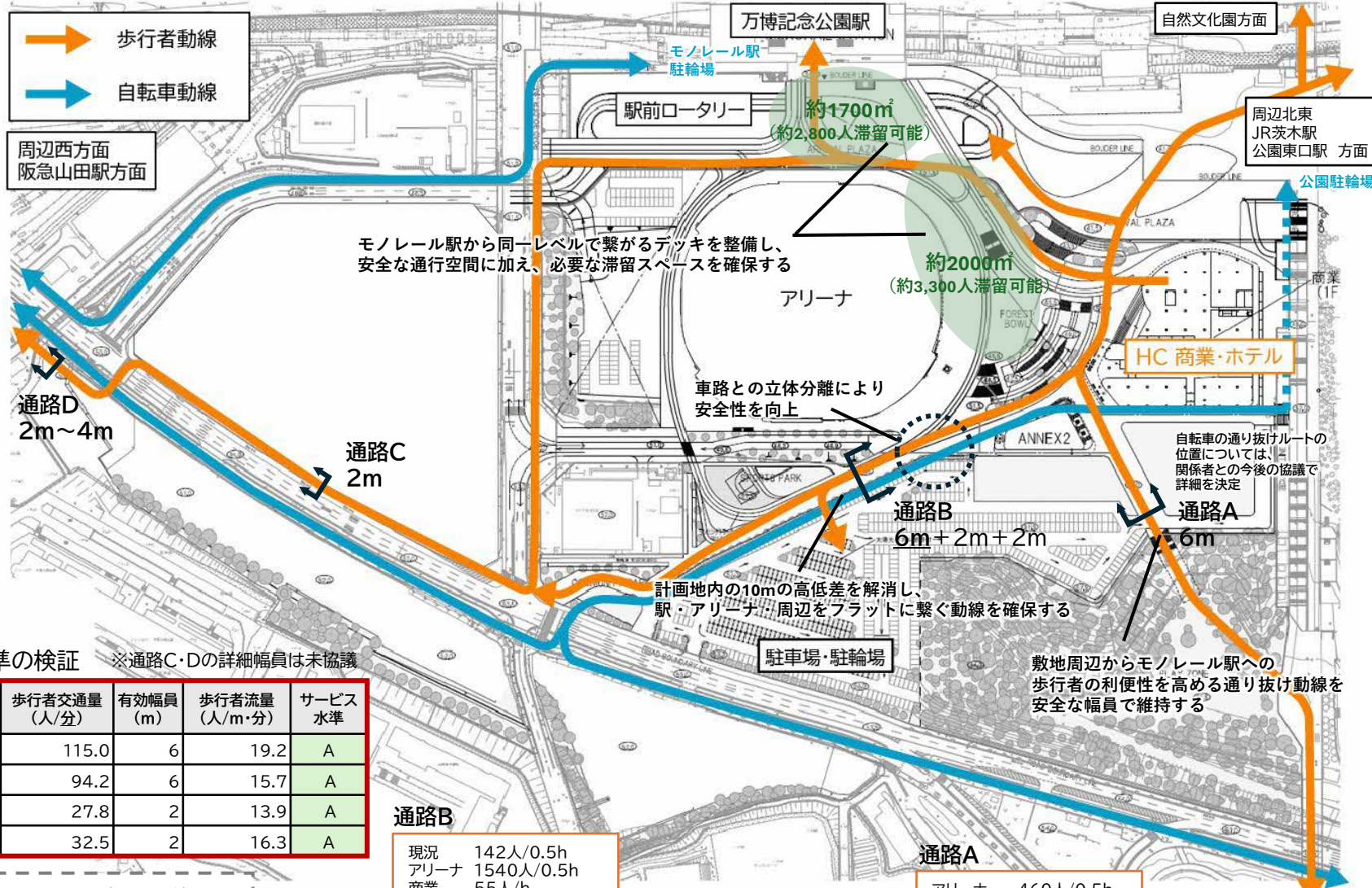
通路B

現況	142人/0.5h
アリーナ	1540人/0.5h
商業	55人/h
ホテル	5人/h
駐車場	1185人/0.5h

通路A

アリーナ	460人/0.5h
商業	50人/h
スタジアム	5928人/h

※①-a敷地内は、アリーナ公演後30分で一斉に退場する想定で計算



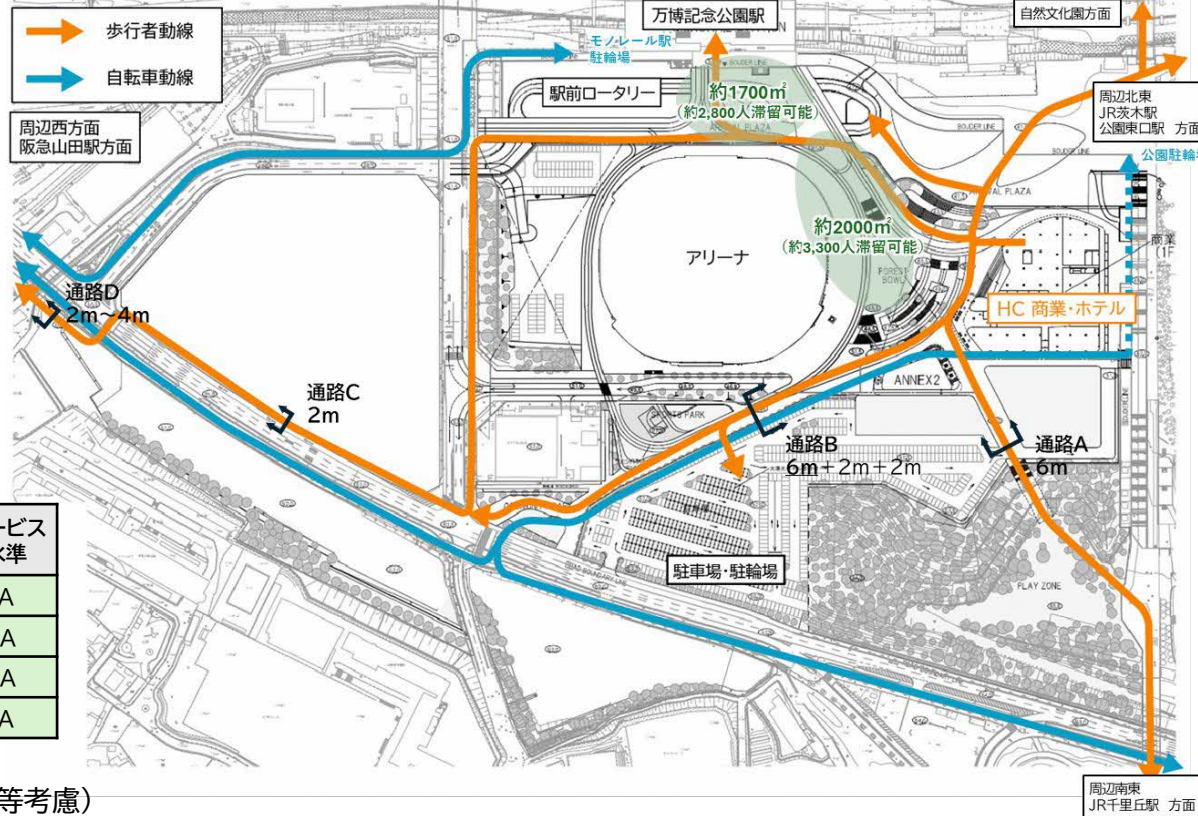
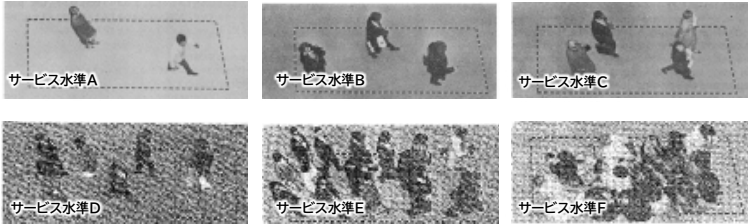
4. 歩行者・自転車動線計画

1) モノレール駅～敷地周辺への徒歩誘導

通り抜け動線および阪急山田駅までの徒歩動線について、前回部会の指摘を踏まえ、幅員計画では一般的な計算条件に加え、悪天候時やキャリーケース・ベビーカー等の携行物による移動効率低下も想定し検証する。評価は、歩行者速度を通常時の0.7倍、歩行者密度を0.5倍として実施する。

サービス水準イメージと歩行者流量

- A 自由歩行 : 歩行者流量 ~27 (人/m・分)
- B やや制約 : 歩行者流量 27~51 (人/m・分)
- C やや困難 : 歩行者流量 51~71 (人/m・分)
- D 困難 : 歩行者流量 71~87 (人/m・分)
- E ほとんど不可能: 歩行者流量 87~100(人/m・分)



■歩道各断面のサービス水準(通常時) ※通路C・Dの詳細幅員は未協議

断面	現況交通量 (人/h)	ピーク時交通量	歩行者交通量 (人/分)	有効幅員 (m)	歩行者流量 (人/m・分)	サービス水準
A	—	3,449人/0.5h	115.0	6	19.2	A
B	142	2,826人/0.5h	94.2	6	15.7	A
C	5	1,665人/h	27.8	2	13.9	A
D	286	1,946人/h	32.5	2	16.3	A

■歩道各断面のサービス水準(悪天候、キャリーケース、ベビーカー等考慮)

断面	現況交通量 (人/h)	ピーク時交通量	歩行者交通量 (人/分)	有効幅員 (m)	歩行者流量 (人/m・分)	歩行者速度係数	歩行者密度係数	補正後歩行者流量 (人/m・分)	サービス水準
A	—	3,449人/0.5h	115.0	6	19.2	0.7	0.5	54.8	C
B	142	2,826人/0.5h	94.2	6	15.7	0.7	0.5	44.8	B
C	5	1,665人/h	27.8	2	13.9	0.7	0.5	39.7	B
D	286	1,946人/h	32.5	2	16.3	0.7	0.5	46.5	B

悪条件(悪天候や荷物の影響)を考慮した場合、サービス水準はB~Cとなり、歩行が「やや制約」または「やや困難」となるが、混雑時の設計基準としては想定内の範囲である。

4. 歩行者・自転車動線計画

1) モノレール駅～敷地周辺への徒歩誘導

■歩道各断面のサービス水準(悪天候、キャリーケース、ベビーカー等考慮)

断面	現況交通量 (人/h)	ピーク時交通量	歩行者交通量 (人/分)	有効幅員 (m)	歩行者流量 (人/m・分)	歩行者速度 係数	歩行者密度 係数	補正後 歩行者流量 (人/m・分)	サービス 水準
A	-	3,449人/0.5h	115.0	6	19.2	0.7	0.5	54.8	C
B	142	2,826人/0.5h	94.2	6	15.7	0.7	0.5	44.8	B
C	5	1,665人/h	27.8	2	13.9	0.7	0.5	39.7	B
D	286	1,946人/h	32.5	2	16.3	0.7	0.5	46.5	B

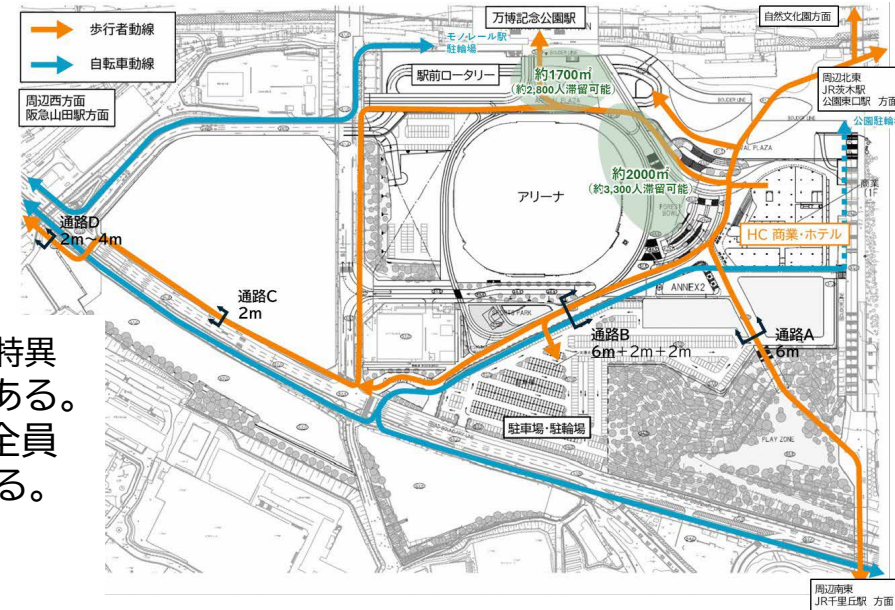
- ・ 上記の状況は、試合とイベントの退場時刻が完全に重複した場合(特異日年間約30日のうち、退場ピーク1時間)にのみ発生する特殊ケースである。
- ・ また、歩行者速度を0.7倍、密度を0.5倍と一律に低減しており、全員が荷物等を持っている前提のため、安全側の条件設定となっている。

⇒サービス水準Aを維持できる割合の閾値についても検証する。

- ・ 通常時の歩行者流量を基準として、荷物等を持っている人の割合を逆算すると結果は下記の通り。

断面	サービス水準Aを維持できる荷物持ちの人の割合	
A	22%	約5人に1人が荷物等を持っていてもサービス水準Aを維持できる
B	39%	約3人に1人が荷物等を持っていてもサービス水準Aを維持できる
C	51%	約2人に1人が荷物等を持っていてもサービス水準Aを維持できる
D	35%	約3人に1人が荷物等を持っていてもサービス水準Aを維持できる

⇒悪天候時など、歩行者全員が傘を差しているような状況では、サービス水準がCに低下する可能性があるが歩行者のうち5人に1人がキャリーケース等の荷物を持っている場合でも、全断面においてサービス水準Aが維持されている。以上のことから、本計画は歩行空間にかなりの余裕を持たせた内容となっているといえる。



4. 歩行者・自転車動線計画

2) 退場時の滞留動線、デッキ面積の検証

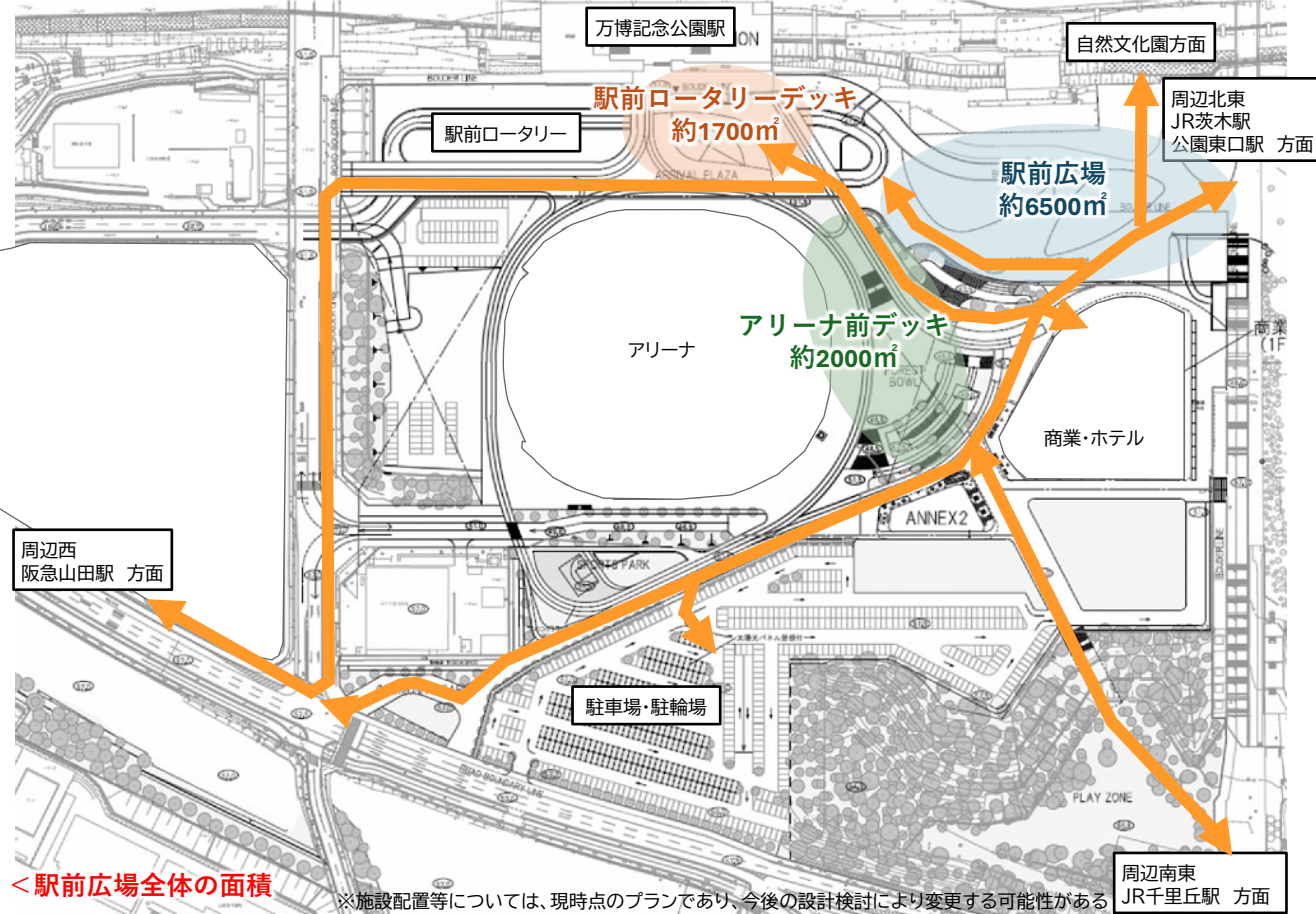
アリーナ18,200人とスタジアム2.5万人の退場が完全に重複した際に、駅前ロータリーデッキ・アリーナ前デッキ・駅前広場にそれぞれ滞留する人数から、滞留に必要な面積を確保し、安全上問題のない計画とする。

■休日試合日2.5万人時に必要な滞留面積

ピーク時にモノレールへ向かう人流				
滞留先	利用先	人数 (人/0.5h)	ピーク合計 (人/0.5h)	比率
アリーナ前デッキ	アリーナ2F	10,360	12,610	13
	スタジアム	2,250		
駅前広場	アリーナ1F	3,108	5,770	6
	スタジアム	1,500		
	ホテル・商業	111		
	エキスポシティ	717		
	自然文化園	334		

全体			駅前ロータリーデッキ		アリーナ前デッキ		駅前広場	
滞留人数 (人)	1人当たり占有面積 (㎡)	滞留面積 (㎡)	面積 (㎡)	滞留人数 (人)	面積 (㎡)	滞留人数 (人)	面積 (㎡)	滞留人数 (人)
7,900	0.6	4,740	1,700	2,833	2,000	3,333	1,040	1,733

全体 ※雨天/荷物/ベビーカー考慮			駅前ロータリーデッキ		アリーナ前デッキ		駅前広場	
滞留人数 (人)	1人当たり占有面積 (㎡)	滞留面積 (㎡)	面積 (㎡)	滞留人数 (人)	面積 (㎡)	滞留人数 (人)	面積 (㎡)	滞留人数 (人)
7,900	1.2	9,480	1,700	1,416	2,000	1,666	5,780	4,816



- 悪天候や荷物・ベビーカー等の持参により、滞留時の一人当たり占有面積が増加した場合の収容性を確認。安全側の仮定として1人当たり占有面積を1.2㎡/人と設定し検証すると、各スペースの収容可能人数は半減するが、複数の滞留スペースに分散することで全体の滞留人数は収容可能な計画となっている。
- 最も厳しい条件を想定した安全側の検証であり、当条件の発生は限定的。(特異日年間約30日のうち、退場ピーク1時間のみ)

4. 歩行者・自転車動線計画

3) 誘導マネジメント

誘導サイン、フェンスやパーテーション等の誘導什器を活用し、要所への人員配置を含めた弾力的な対策を行うことで、臨機応変に人流をマネジメントする。

地域連携によるリアルタイム人流対策

- ・ 周辺施設間で連携し、来場者の動きや滞留状況について、インカム等を利用してリアルタイムで把握する体制を構築する。
- ・ 人流の流動状況に応じて別導線へ誘導するなどの柔軟な対応を講じる。
- ・ 誘導員の配置についても周辺施設と連携する。

メディアタワー活用による歩行速度制御

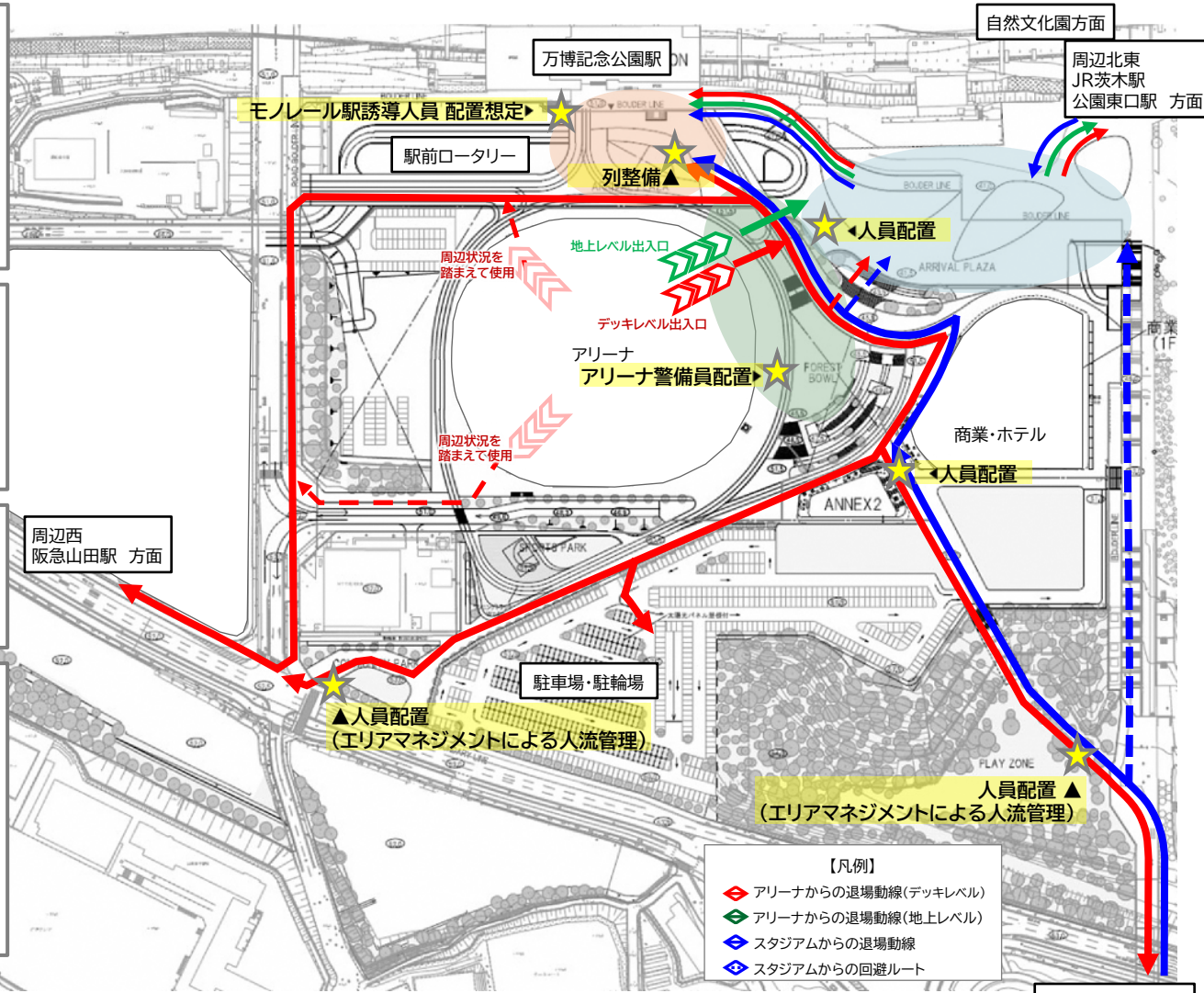
- ・ 館内外に設置されたメディアタワーを活用し、デジタルサイネージ等による広告・情報発信による人流誘導を行う。
- ・ また、歩行者の興味を引き、自然な形で歩行速度の抑制を促す。

周辺鉄道駅、周辺施設への誘導

- ・ サイン等を活用し、阪急山田駅・JR千里丘駅・JR茨木駅等の、モノレール万博記念公園駅以外の周辺鉄道駅や、商業施設への誘導を行う。

アリーナ前デッキの安全対策

- ・ **アリーナ前デッキの滞留人数設定**
吹田スタジアム来場者がアリーナ前デッキのキャパシティを超過する場合には、回避ルートへ誘導し、混雑の緩和と安全確保を図る。
- ・ **25,000人を超える場合の対応**
吹田スタジアム来場者が25,000人を超える興行が開催される場合、大階段ルートを活用し、混雑の緩和と安全確保を図る。



※現時点のプランであり、今後の設計検討により面積等は変更する可能性があります
※動線の矢印は通行経路を概念的に示すものであり、人流量によって滞留列等を形成する可能性があります

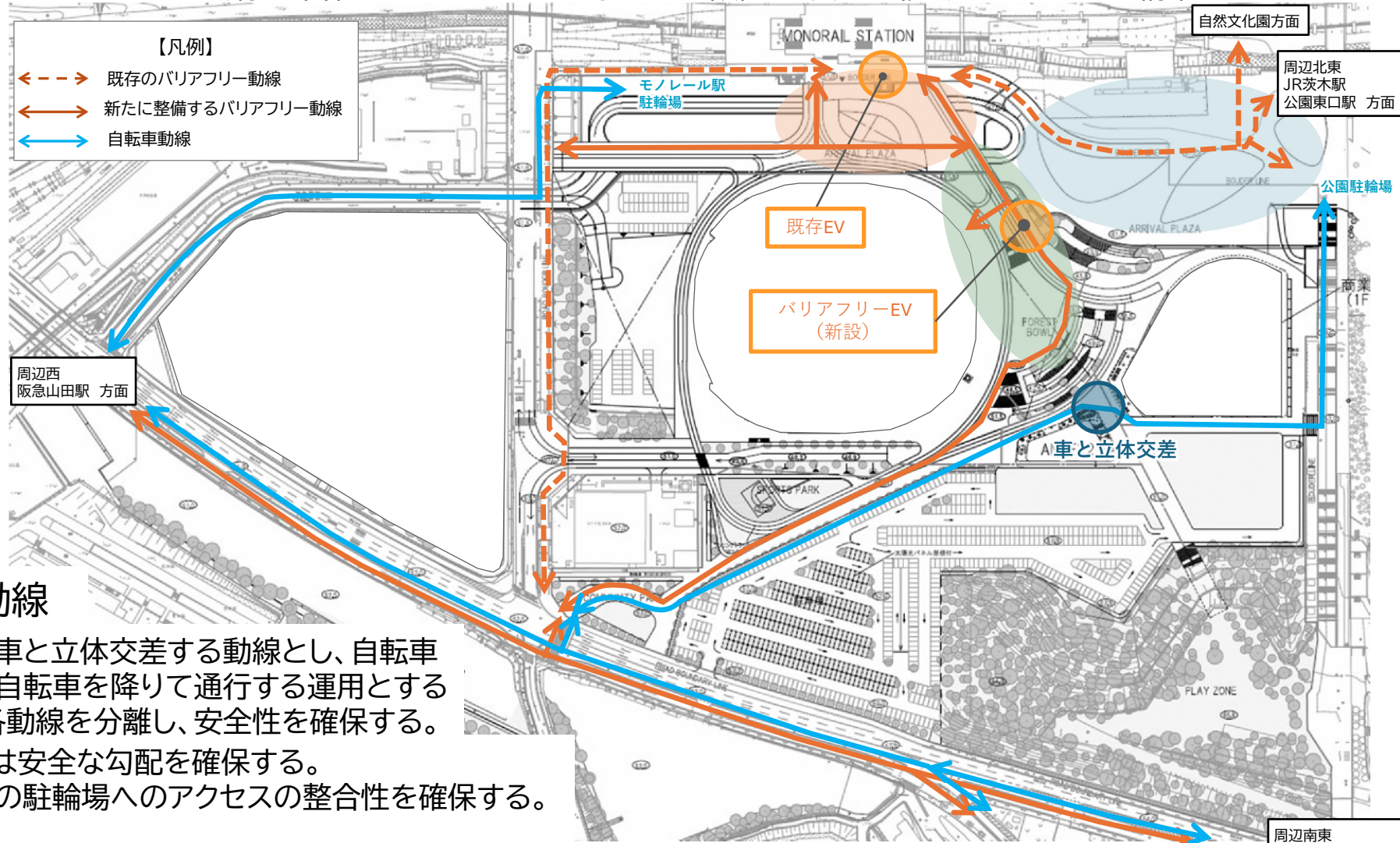
周辺南東
JR千里丘駅 方面

4. 歩行者・自転車動線計画

4) 自転車動線とバリアフリー動線

① バリアフリー動線

アリーナ前デッキおよび駅前を整備することで計画地内の10mの高低差を解消し、駅からアリーナまでフラットな動線を確保する。バリアフリー対応EVを設置し、安全な移動ネットワークを構築する。



② 自転車動線

- 敷地内で車と立体交差する動線とし、自転車利用者は自転車を降りて通行する運用とすることで、各動線を分離し、安全性を確保する。
- スロープは安全な勾配を確保する。
- 府や公園の駐輪場へのアクセスの整合性を確保する。

※現時点のプランであり、今後の設計検討により面積等は変更する可能性があります
※動線の矢印は通行経路を概念的に示すものであり、人流量によって滞留列等を形成する可能性があります

5. 交通需要マネジメントの具体策について

0) アリーナ分担率5%を実現する方策(案)

第1回資料(再掲)

車での来場の分担率5%を実現するためには、大きく2タイプの対策が必要である。

具体的方策案について、今後関係者との協議、公園全体との連携可能性、実現性と効果の検証を行い、実施する施策を選定する

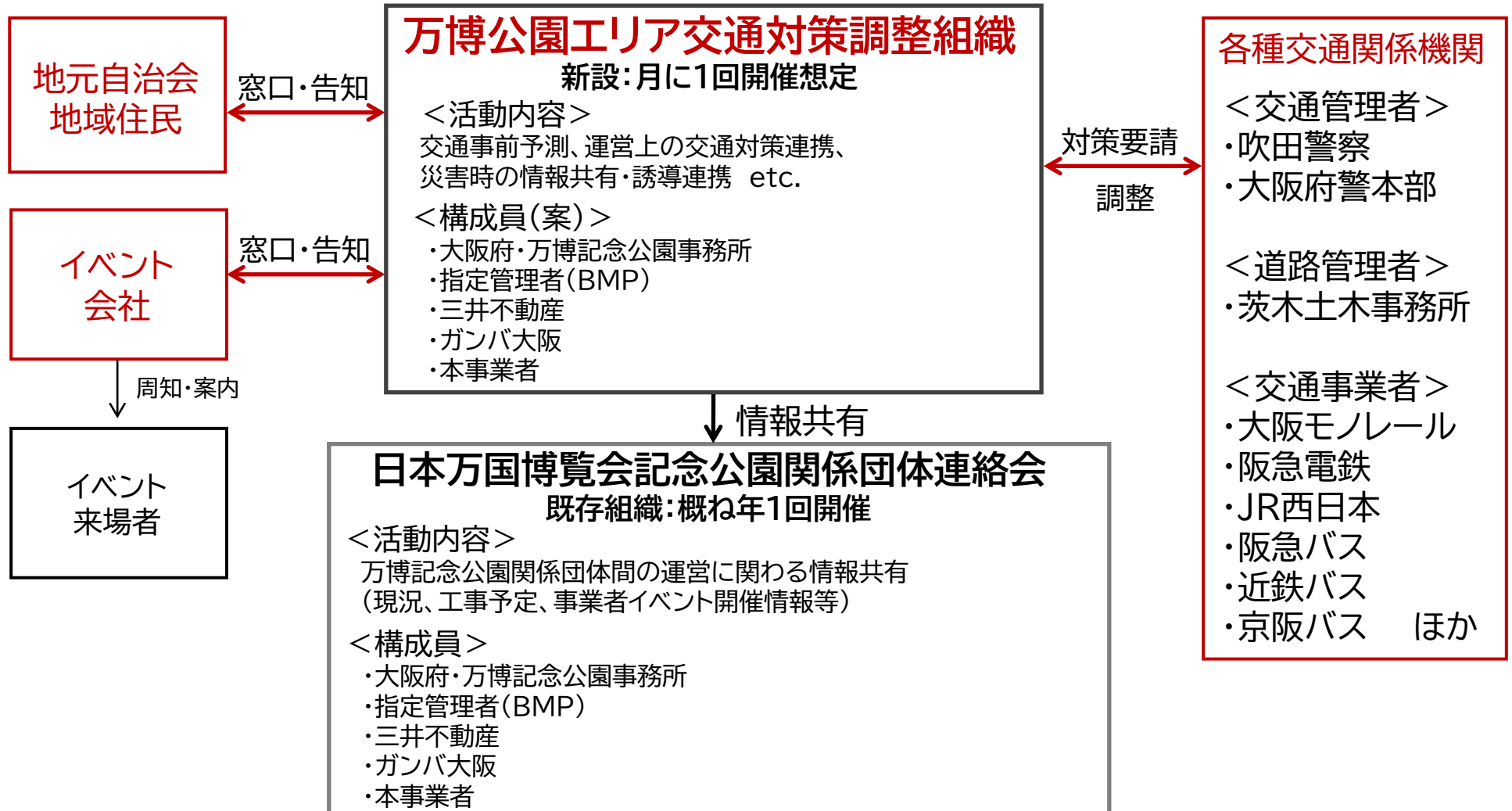
	具体的方策(案)	課題
タイプA 車での来場を 強制的に抑制する	A-1. 車での来場を抑制する告知徹底	
	A-2. チケット購入者の駐車場の事前予約制	・チケットシステムとの連動
	A-3. 抑止力のある駐車料金の変動システム (ダイナミックプライシング)	・商業・ホテル利用者の除外(レシート割引対応)・非購買者への対応が課題 ・周辺駐車場等とのシステム連動
	A-4. ライドシェアによる渋滞対策の検討 参考: Chase Center, T-Mobile Park	・駅前ロータリーへのライドシェアや自家用車の進入禁止 ・渋滞を最小化するライドシェア乗り場の設定
	A-5. 送迎車両の抑制	・①-a外周道路における取締まり ・駅前ロータリー・吹田スタジアムなど、周辺全体での取締まり連携
	A-6. パーク&ライドの実施	・モノレール沿線等でのフリンジ駐車場の確保 ・フリンジ駐車場からのアクセス手段(モノレール、シャトルバス等)
タイプB 車を代替する 公共交通利用促進	B-1. モノレール増便	・これまでの増便実績より、増便協議中(千里中央方面4分、門真市方面6分) 増便する場合は2か月前までにモノレール会社へ要請が必要
	B-2. 周辺鉄道駅(阪急山田駅、JR茨木駅) への誘導	・敷地内での方面別誘導(サイン、誘導員等) ・周辺鉄道駅までの歩行者空間の整備(照明、誘導サイン、路面誘導ライン等) ・周辺鉄道駅への臨時バスの運行
	B-3. 公共交通利用のインセンティブ	・飲食店舗での割引クーポン発行などの可能性を検討 ・大阪モノレールとの連携可否



5. 交通需要マネジメントの具体策について

1) 万博公園交通対策調整組織の体制(案)

現在の万博公園連絡会と並行して、集客に応じた交通ソフト対策を継続的に実行する専門組織を新設することを検討する。現在はイベントごとに個別に実施している交通関係機関との調整を、本組織が主体となって実施するとともに、地域住民の窓口となることを想定している。

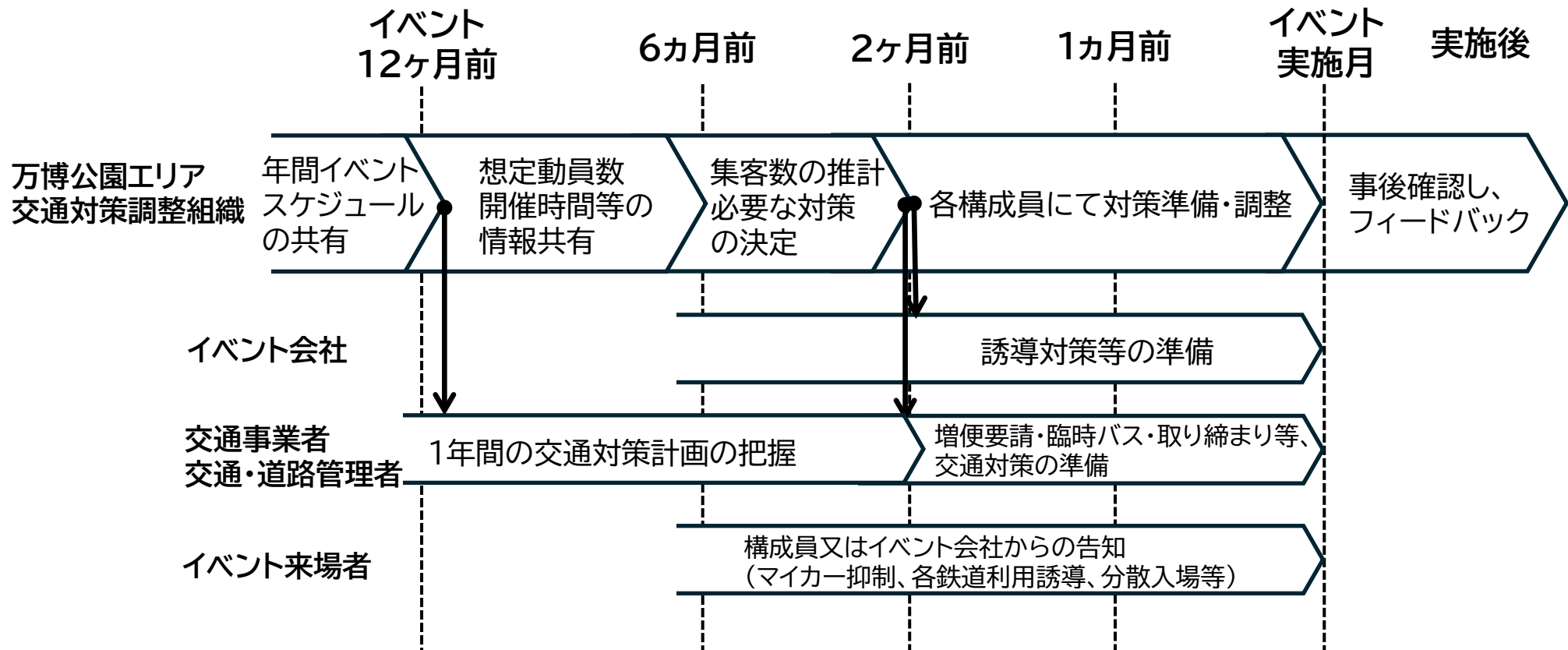


※事業者・大阪府として検討した体制案であり、今後の関係者の協議により、実施可否や内容を決定いたします。

5. 交通需要マネジメントの具体策について

2) 万博公園交通対策調整組織の活動内容イメージ(案)

- ① 各構成員が年間イベントスケジュールを持ち寄り、情報共有
- ② 6ヵ月前に、各構成員が6ヵ月先までのイベントに関する想定動員数、開催時間等を持ち寄り、重ね合わせにより必要な対策検討や準備・調整を実施
- ③ イベント実施後に著しい渋滞等の問題があった場合、因果関係等を検証、フィードバック



※事業者として検討した体制案であり、今後の関係者の協議により、実施可否や内容を決定いたします。

5. 交通需要マネジメントの具体策について

3) アリーナの駐車場事前予約システム(案)

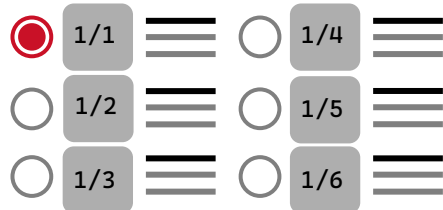
アリーナイベント時予約時に駐車場予約のオプションへ案内することで、駐車場は完全予約制とする。

アリーナ用駐車場枠は上限5%とし、車番認証システムと連動することで台数を管理。

アリーナ以外の来場者に対しては、駐車場入退場時間の制限を設けることも検討する。

イベント予約者に公共交通機関利用の働きかけを徹底するとともに、イベントターへも周知徹底を要請する。

①アリーナチケット購入システム

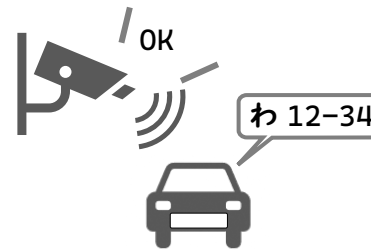


・公共交通機関利用を推奨するバナーの表示

当日は公共交通機関をご利用ください

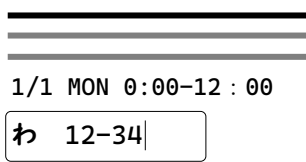
APPLY

③イベント当日



・車番認証による管理
・アリーナ用駐車場枠の特定

②駐車場予約システムへ遷移



・自家用車利用者は事前予約制
・車番入力を義務化
・5%を上限に割り当てる
・当日予約なしでの駐車不可
・事前予約料を徴収

WARNING

!!当日は事前予約以外の駐車場はありません!!

ENTRY

O₂ Arenaでは類似システムを実装している



※事業者として検討したシステム案であり、今後の関係者の協議により、実施可否や内容を決定いたします。

5. 交通需要マネジメントの具体策について

4) 駐車料金のダイナミックプライシング

駐車料金のダイナミックプライシングにより、車での来場を抑制する。

■①-a 駐車場の料金設定(例)

通常日 400円/30分	アリーナイベント日 800円/30分 (3hで4,800円)	特異日(試合との複合日) 1,000円/30分 (3hで6,000円)
-----------------	--------------------------------------	---

※アリーナ来場者以外に対しては、ショッピング利用等により割引料金を適用

※エキスポシティ、公園駐車場等の周辺駐車場との連携可能性については継続検討

5) 道路上における送迎車両対応

ガンバ大阪やエキスポシティ等周辺事業者とも連携し、駐停車対策を行う。

- 本事業者又はイベント主催者による、①-a敷地部分の南面道路(外周)や駅前ロータリー等における送迎車両の駐停車に対する注意、警察との連携。
- ゼブラ帯におけるポール/ポストコーン設置による駐停車の抑止

5. 交通需要マネジメントの具体策について

6) 入退場の分散誘導

下記取り組みにより、入退場時間及び手段の分散を図る。

入場時間の分散

- アリーナイベント開演前の集客イベント展開、イベント広場、商業施設への立ち寄り誘導による滞留促進
- グッズ販売等による分散入場
- ゆとりを持った開場時間の設定を目指す

退場時間の分散

- アリーナイベント終了後の集客イベント展開、イベント広場、商業施設への立ち寄り誘導による滞留促進
- イベント終了後のアリーナ内一部施設の継続営業
- エキスポシティへの立ち寄り誘導

退場手段の分散

- 誘導や案内表示による周辺鉄道駅への分散
- 阪急山田駅
 - JR千里丘駅・茨木駅